

VICENTE ABAD GARCÍA

LOS PRIMEROS INTENTOS DE ORDENACION DE LA EXPORTACION CITRICOLA: PROYECTOS DE BELLVER Y DOMENECH (1927-1928)

I. INTRODUCCIÓN

La exportación de naranjas iniciada de forma regular a mediados del siglo pasado, conoció un periodo fuertemente expansivo que, con pequeños altibajos provocados generalmente por factores climatológicos, se prolonga hasta la primera guerra mundial. Como consecuencia del conflicto bélico, salieron a la superficie una serie de defectos estructurales que ya estaban presentes, aunque enmascarados, en el periodo anterior. Nos referimos fundamentalmente, a la situación de dependencia extranjera y a la anarquía exportadora que, en nombre de la sacrosanta libertad comercial, era moneda corriente en el mundo citrícola. No vamos a entrar ahora en el análisis del primero de los problemas apuntados, para centrarnos en el segundo, es decir, en la organización comercial.

La rápida expansión de la exportación naranjera a la que antes aludíamos, fue posible por la interrelación de una serie de factores. Los países industrializados, especialmente Gran Bretaña, ardientes defensores del libre-cambismo, se lanzaron a una política comercial en la que adquirieron gran relevancia las importaciones de materias primas y de productos alimenticios compensadas con las exportaciones de manufacturas y de capitales, sentando con ello las bases de lo que se ha llamado la especialización internacional desigual cuyo resultado final será la aparición de economías dependientes en la periferia del sistema¹.

¹ AMIN, S., *La acumulación a escala mundial. Crítica de la teoría del subdesarrollo*, Madrid, 1974.

La naranja fue uno de los productos alimenticios que se vio afectado por esta demanda creciente de los países industrializados, beneficiándose la exportación española de una situación de monopolio que se prolongará muchos años. Esta falta de competencia será otra de las causas de la expansión de la economía citrícola, y cuando aquella haga su aparición en los mercados europeos, saldrán a relucir los defectos estructurales de la organización comercial española.

El control que sobre la naranja ejercían las casas extranjeras, por la vía de la financiación de las exportaciones y del monopolio del transporte, producía un doble efecto. Por un lado, se fomentaban los embarques de la mayor cantidad posible de fruta, sin tener en cuenta ni la calidad, ni la madurez, ni la condición de la fruta, en buques que la mayoría de las veces no reunían las mínimas condiciones para el transporte de productos perecederos. Para conseguir esos tonelajes abundantes, capaces de abarrotar los buques y proporcionar saneados ingresos a los navieros por la vía de los fletes, se facilitaban créditos en forma de anticipos reembolsables a pequeños y medianos confeccionadores, los cuales, atrapados en la red crediticia, se veían obligados a trabajar sin descanso, sin tener en cuenta las cotizaciones obtenidas en los mercados, para hacer frente a las deudas contraídas. Fruto de ello era la proliferación de marcas que aparecían y se esfumaban con similar rapidez y que en no pocas ocasiones amparaban una mercancía de calidad deficiente.

No es difícil ver en catálogos de subastas de la época, un precio para naranjas «con zumo» y otro notablemente inferior para las naranjas «secas».

Esta forma de exportación, comenzó a hacer crisis a partir de la década de los veinte, cuando el comercio internacional fue girando hacia posiciones cada vez más proteccionistas, al tiempo que los cítricos de otras zonas productoras comenzaban a presionar en los mercados tradicionales. En consecuencia, se fue abriendo paso lentamente la idea de que había que poner orden en el caos reinante, surgiendo los primeros proyectos de ordenación del sector, entre los que destacan por su importancia los presentados por Doménech y Bellver. Al análisis de los mismos y de las enconadas reacciones que suscitaron —nada menos que se celebraron dos Asambleas naranjeras para condenarlos—, dedicaremos las siguientes páginas.

En honor a la verdad, dichos proyectos de ordenación no eran los primeros que se formulaban. En enero de 1915 y durante la celebración de una Asamblea naranjera en Valencia, el señor Ballester Lloret, de Gandía, leyó un proyecto de bases de organización agrícola y comercial por él elaborado encaminado a regularizar la actividad naranjera y, aunque se elevaron voces pidiendo que el Gobierno obligase a su cumplimiento, el individualismo prevaleció una vez más y el proyecto no llegó a tomarse en consideración por la Asamblea, siendo rechazado sin llegar a discutir su

articulado. Tres años después, en septiembre de 1918, una nueva Asamblea naranjera reunida en la Diputación de Valencia, aprobaba un proyecto de normalización de los envases para naranja fijando los tamaños máximos de las cajas para los diferentes calibres y variedades.

La recuperación de las exportaciones al finalizar la Gran Guerra, hizo olvidar rápidamente el tema, hasta que en diciembre de 1925 y enero de 1926, dos fuertes heladas consecutivas desencadenaron un desastre comercial de tales proporciones que motivaron una serie de peticiones al Gobierno solicitando una intervención oficial. A tal efecto se reunió en Madrid, del 10 al 13 de octubre, la Conferencia Nacional Naranjera cuya sesión inaugural presidió Alfonso XIII.

Pero cuando se celebró la Conferencia el pánico motivado por las heladas y por el desastre de ventas en el extranjero había pasado ya, y los que controlaban el negocio naranjero presionaron a confeccionadores y productores, amenazando a los primeros con la retirada de los anticipos e indicando a los segundos que la mitad de la cosecha quedaría colgada de los árboles. La consecuencia fue que cuando se esperaba que unos y otros defendieran la ordenación surgió la famosa «libertad de comercio», combatiéndose la ordenación con lo que se escamoteaba lo que parecía el punto fundamental de la Conferencia. Un año más tarde, en 1927, la conjunción de vaporistas-grandes exportadores que dominaba el negocio dio una prueba más de su talante liberal al oponerse a la creación y funcionamiento del Servicio Fitopatológico.

II. LOS PROYECTOS BELLVER Y DOMÉNECH

En este contexto se produce la aparición de los proyectos de ordenación naranjera de los señores Bellver y Doménech. En efecto, a finales de marzo de 1928 apareció en la prensa valenciana una amplia crónica en la que se daba cuenta de un proyecto de organización naranjera remitido al Jefe del Gobierno por dos exportadores de Denia: don Francisco Doménech Beltrán y don Juan B. Doménech Doménech². Dicho proyecto, más que analizar la cuestión naranjera en su totalidad, centraba su atención en un tema que consideraba fundamental, el transporte marítimo, afirmando que «uno de los factores que más afectan al problema naranjero es el del tonelaje y la manera de emplearlo»³.

Analizaba el proyecto la situación del transporte marítimo que adolecía de dos graves defectos: en primer lugar, el derivado del hecho del empleo de buques que no reunían las condiciones adecuadas para el transporte de fruta, lo que repercutía negativamente en la condición de la na-

² *Las Provincias*, 30 de marzo de 1928.

³ *Ibidem*.

ranja a su llegada a los puntos de destino, con las consiguientes pérdidas económicas que ello reportaba. Para los autores del proyecto el buque ideal sería un barco de tamaño mediano, con una cabida de quince a veinte mil medias cajas, bien ventilado, y capaz de desarrollar una velocidad de diez nudos, con lo que los viajes al Reino Unido o a Alemania, no durarían más de siete u ocho días.

La otra cuestión era la de los fletes que habían proporcionado a los vaporistas beneficios desproporcionados con la riqueza del comercio frutero. Estaban aún recientes los años de la guerra en los que, como consecuencia del bloqueo, los fletes alcanzaron cotas astronómicas. Así, en 1917, mientras la naranja en el campo pasaba de doce a tres cincuenta pesetas el millar, los fletes subieron de doce a sesenta chelines por caja. Tal vez por esto, el proyecto afirmaba que «los vaporistas todo lo arrojan, absorben y destruyen, por lo que parece llegado el momento de que el poder público actúe adecuadamente»⁴.

Para remediar esta situación se proponía la creación de una empresa de vapores «que sirva para asegurar nuestra riqueza, haciéndola independiente y fuerte. La tranquilidad de espíritu no estará asegurada hasta que el productor y el exportador no cuenten con un servicio de buques que pudiéramos llamar oficial, que les proporcione tonelaje de primer orden y a tan reducidos fletes como permita el mercado»⁵. Ello suponía la construcción de una flota mercante compuesta de cien barcos de las características reseñadas, cuyas seis primeras unidades debían entrar en servicio en 1929, para lo que se estimaba necesario un desembolso de cincuenta millones de pesetas, cantidad que, según el proyecto, aportarían los exportadores a través de un canon sobre los embarques. Dicho impuesto sería reintegrado en su totalidad con los beneficios obtenidos con los buques a medida que fueran entrando en servicio. Este sistema permitiría disponer de una flota mercante estatal cuya financiación no recaería ni sobre el Estado ni sobre el sector, al amortizarse con los beneficios derivados de su explotación.

Para la puesta en servicio y explotación de esta flota se proponía la creación de una sociedad privada denominada «Empresa de Navegación de Levante». Este era el punto más débil del proyecto y el que sufrió los mayores ataques, ya que no se ve claro cómo podían protegerse los intereses colectivos concediendo el monopolio del transporte a una compañía privada cuyo capital fundacional estaba además desembolsado en su mayoría por el propio Doménech, al que por esta causa se acusó de querer controlar el transporte de frutas en beneficio propio.

También contemplaba el proyecto la creación de la «Asociación Oficial de productores y exportadores de naranja», como entidad dependiente

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

del Consejo de Economía Nacional encargada de la protección, desarrollo y control de la producción y del comercio de la naranja. En síntesis, el proyecto Doménech aspiraba a conseguir la ordenación de las exportaciones y la regulación del transporte, a través de las sociedades antedichas, las cuales funcionarían en estrecha conexión.

Tres meses antes de la aparición del proyecto Doménech, el ingeniero don José Bellver Mustieles había hecho público un proyecto de ordenación naranjera⁶ con una visión globalizadora del problema y en el que se prestaba especial atención al tema de la financiación de las exportaciones. Justificaba el señor Bellver su proyecto, por la necesidad sentida y ampliamente manifestada en sectores cada vez más amplios del mundo citrícola, de una ordenación y saneamiento del negocio naranjero en el sentido de exportar exclusivamente el fruto selecto para vencer la competencia extranjera, fomentar el consumo de calidad en el mercado interior y desviar hacia la industria transformadora los destrios generados por la actividad comercial. Pero, a juicio de Bellver, este deseo generalizado chocaba a la hora de plasmarlo en realidades concretas con el individualismo de los interesados que paralizaba cualquier iniciativa de unión y cooperación. Para remediarlo se necesitaba una acción desde arriba. «Sólo el Gobierno podrá organizar desde arriba —decía el proyecto— este negocio tan trascendental para la economía nacional, y deberá aprestarse para intervenir ejecutivamente, rápidamente, porque de lo contrario estamos en peligro de ver desaparecer la riqueza naranjera»⁷.

Esta necesidad de una ordenación desde arriba venía justificada por la estructura que presentaba por aquel entonces la economía citrícola, y que el propio Bellver explicó aplicando su teoría de los círculos concéntricos⁸. Según esta teoría, el negocio naranjero estaba estructurado en tres círculos concéntricos. En el primero, el más pequeño, se alojaban un reducido número de personas que monopolizaban, de hecho los transportes marítimos a través básicamente de la consignación o alquiler de «tramps», viejos buques carboneros en viaje de retorno que podían consignarse a bajo precio. Estos representantes de la oligarquía dominante disfrutaban de cuantiosos créditos facilitados por importantes corredores de frutas extranjeros, que distribuían entre confeccionadores y pequeños exportadores que, de este modo, sucumbían a sus exigencias.

En el segundo círculo se encontraban un par de millares de personas que actuaban como agentes intermediarios de los primeros, encargados por estos de distribuir los anticipos por todo el País. Asimismo, controlaban ciertas actividades complementarias, como el negocio de los «caballetes», y de ellos salieron los delegados en las Juntas de Inspección Fitopa-

⁶ *Las Provincias*, 1 de diciembre de 1927.

⁷ *Las Provincias*, 1 de diciembre de 1927.

⁸ BELLVER, J., *Esbozo de la futura economía valenciana*, Valencia, 1933.

tológica que contribuyeron a limitar la actuación de las mismas, circunscribiéndolas a una labor estadística y anulando prácticamente la misión fiscalizadora e inspectora de los técnicos que actuaban en las mismas.

Otro sector de este mismo círculo intermedio lo integraban los «materialistas» unidos en un *trust* papelerero que, con el nombre de «Central de papeles seda y manilas» se formó en septiembre de 1928, el cual procedió al control de la producción y precio del papel incrementando este en un 70 por 100. También los fabricantes de trefilería formaron su *trust* y, como consecuencia, el millar de puntas pasó de 0'75 a 1'50 pesetas.

El último círculo lo formaban los sesenta mil productores, confeccionadores, pequeños exportadores, embarcadores y trabajadores «que sufren una explotación que sólo favorece a los otros dos círculos»⁹.

A remediar este estado de cosas se dirigía el proyecto Bellver de organización del negocio nacional naranjero. Dicho proyecto estaba estructurado en los siguientes capítulos:

- I. Creación de la «Comisaría Regia de la Naranja».
- II. El régimen nacional de anticipos.
- III. Ordenación de los embarques.
- IV. Delegaciones regionales y en el extranjero.
- V. Consideraciones económicas.

La «Comisaría Regia de la Naranja» propuesta en el título I, estaría formada por un Comisario Regio nombrado por el Presidente del Gobierno a propuesta del Consejo de Economía Nacional, y una Junta constituida por un Delegado del Consejo de Economía Nacional, un Delegado del Banco de Crédito Industrial, un representante de la producción, uno de la exportación por vía marítima y otro representante de la exportación por vía terrestre. El Comisario Regio y los Delegados del Consejo y del Banco formarían la Junta ejecutiva, mientras que los representantes del comercio y la producción tendrían funciones meramente asesoras.

Entre las funciones asignadas a la Comisaría, cuya residencia se fijaba en Valencia, destacaba la de ordenar la explotación del negocio nacional naranjero (Artículo 4, d), para lo cual se establecería el régimen nacional de anticipos, la ordenación de las salidas de fruto y de las delegaciones en los centros productores y consumidores más importantes (Artículo 5).

El propio Bellver modificó en 1933 su primitivo proyecto en el sentido democratizador de los órganos del mismo. La situación política había cambiado radicalmente y ello se refleja en una serie de modificaciones que si bien no afectaban a los objetivos y fines del proyecto, sí alteraban la composición y funcionamiento de sus órganos rectores. En efecto, aparte del cambio de denominación de la Comisaría Regia por el de «Federa-

⁹ BELLVER, J., *Ibidem*.

ción Frutera Española» impuesto por las circunstancias, dicha Federación tenía como órgano supremo una Asamblea integrada por un Presidente designado por el Gobierno, un secretario general nombrado por la Federación, un Delegado del Ministerio de Economía, un Delegado del Banco Exterior de España, entidad que acababa de crearse, y treinta y un delegados distribuidos del siguiente modo: once en representación de la producción (seis naranjeros, cuatro productores de frutas y hortalizas y un productor de frutos secos), trece representantes del comercio (once exportadores de agrios, un exportador de hortalizas y frutos secos y un comerciante interiorista), cinco delegados representantes de los fabricantes de conservas vegetales y dos representantes de las Asociaciones obreras del País Valenciano.

Bajo la supervisión directa de esta Asamblea funcionaría una Junta de gobierno formada por el Presidente, dos vicepresidentes elegidos por los delegados de la producción, industria y comercio, los delegados del Ministerio y del Banco Exterior, un representante de la producción y otro del comercio y el Secretario General, todos ellos con voz y voto. Como puede verse, además de democratizar la Federación, se intentaba ampliar su esfera de influencia a otras producciones, aunque el control último por parte de los naranjeros quedaba asegurado ya que entre la producción y el comercio citrícola reunían diecisiete de los treinta y un delegados de la Asamblea.

Volviendo al proyecto de 1927, vale la pena detenerse en el análisis de los capítulos II y III, pues en ellos se contienen las claves para la consecución del fin perseguido: la ordenación de la economía citrícola.

Es de sobra conocido el sistema de financiación de nuestras exportaciones citrícolas durante muchos años, basado en los anticipos, como consecuencia directa del escaso interés demostrado por la banca nacional en este tipo de operaciones y de la exportación de capitales realizada por los países industrializados en la fase monopolista del desarrollo del capitalismo. La exportación naranjera se vio inmersa en este proceso cuyas consecuencias fueron una fuerte dependencia exterior y una elevada transferencia de recursos hacia las casas extranjeras que dominaban el proceso de comercialización, gracias precisamente a los préstamos en forma de anticipos que concedían. Si a ello unimos el hecho de que el monopolio del transporte se encontraba en las mismas manos, se comprende que los mayores esfuerzos del proyecto se encaminarán a atajar estos males.

En el título segundo del mismo se preconizaba la estructuración de un régimen nacional de anticipos, establecido mediante convenio con el Banco de Crédito Industrial al que un Real decreto de fecha 7 de diciembre de 1926 facultaba para conceder créditos a la exportación. El Banco entregaría a la Comisaría cantidades suficientes para que esta formalizase anticipos a los exportadores por un importe que cubriese el 50 por 100 del valor de las cajas.

La Comisaría entregaría dos tipos de anticipo: 1) créditos para la confección y exportación de la fruta; 2) anticipos contra conocimiento o talón de embarque, con certificado de inspección.

Finalmente, se detallaban los requisitos para acceder al crédito por parte de productores y exportadores, así como las necesarias garantías para hacer efectivo el pago de las cantidades anticipadas. A tal efecto, se facultaba a la Comisaría para intervenir y controlar las liquidaciones de venta de las mercancías propiedad de los prestatarios, pudiendo obligar a estos a consignar sus envíos a la Comisaría que se encargaría directamente de las ventas.

Lo que se pretendía era nacionalizar la financiación de la exportación citrícola, liberándola así del dominio y control ejercido por el capital extranjero. Con ello se pensaba salvaguardar la independencia comercial de los exportadores, lo que repercutiría en la obtención de mejores precios de venta.

En el capítulo tercero se estudiaba la regulación de los embarques, para lo cual se otorgaba a la Comisaría la exclusiva del flete y despacho de barcos, realizando aquel mediante concurso entre armadores y consignatarios o contratando directamente. Se propugnaba un flete mínimo para las primeras y segundas marcas y un recargo para las terceras y cuartas con objeto de fomentar la selección de la fruta. Asimismo, se establecía un sistema de regulación de los envíos para evitar el abarrotamiento de los mercados y la consiguiente caída de los precios. Finalmente, establecía un turno de embarque de las mercancías por riguroso orden de llegada de las mismas a los puertos, si bien teniendo en cuenta un sistema de prioridades que beneficiaba en primer lugar a las cajas vendidas en firme, luego las consignadas a la Comisaría, seguían las consignadas a corredores extranjeros con subasta pública, ocupando el último lugar los envíos a consignación o venta privada. Por último, y para estimular la concentración de productores y exportadores, se daría preferencia a las mercancías remitidas por cooperativas, sindicatos, federaciones, etc.

El objetivo no era otro que arrebatarse el transporte de la naranja de las manos de sus monopolizadores, ya que, como señalaba el propio Bellver, «el actual sistema de embarques constituye el puntal más sólido de cuantos sostienen el desbarajuste reinante y, mientras no se reemplace por el organismo adecuado para la función que ha de realizar, serán estériles todos los medios ideados para conjurar la crisis naranjera»¹⁰.

Proponía el título cuarto del proyecto la creación de delegaciones regionales en los principales centros de producción y embarque, así como delegaciones en el exterior. Las primeras colaborarían con la Comisaría en la ordenación de las exportaciones al tiempo que estarían encargadas del

¹⁰ *Las Provincias*, 6 de diciembre de 1927.

fomento del mercado interior y del aprovechamiento industrial de los frutos de destrío.

La acción de las delegaciones en el exterior permitiría que la exportación española apareciese agrupada y fuerte, ejerciendo una labor de fiscalización cerca de los intermediarios que impidiese las inmoralidades en las ventas, sin olvidar la labor de propaganda orientada hacia los consumidores.

En su último capítulo, el proyecto se extendía en el estudio económico del funcionamiento de la Comisaría y de los beneficios derivados de su puesta en funcionamiento. Los gastos estimados se desglosaban del siguiente modo:

	<i>Pesetas</i>
Gastos de la Comisaría	500.000
Delegaciones en el exterior	2.000.000
Intereses Bco. Crédito I.	1.000.000
<i>Total</i>	<u>3.500.000</u>

Los beneficios estimados eran:

	<i>Pesetas</i>
Ahorro en fletes	4.650.000
Rebaja gastos intermediarios	3.260.000
Por seguro de venta	2.700.000
<i>Total</i>	<u>10.610.000</u>

por tanto, el beneficio neto estimado se elevaba a 7.110.000 pesetas.

Con esta cantidad, además de atender posibles imprevistos, se organizaría la propaganda tanto en el exterior como en el interior y se concederían primas a la apertura de nuevos mercados, así como a las navieras españolas que habilitasen buenos barcos para el transporte de la naranja.

Sorprende un tanto que el proyecto no dedicase ninguna partida a garantizar un precio mínimo a los agricultores ni se plantee la posibilidad de suscribir ningún tipo de seguro contra riesgos climatológicos, medidas ambas que nos parecen básicas ante cualquier intento de regulación de los envíos, pero la sorpresa es aún mayor cuando se ve que estas cuestiones tampoco las plantearon los detractores del proyecto, cuando este era su punto más débil, al menos desde la perspectiva de la producción.

Hemos pasado revista a las líneas generales de los dos proyectos de ordenación de la economía naranjera objeto de nuestro estudio. Más amplio el de Bellver, ya hemos visto como el proyecto Doménech se centraba básicamente en un solo aspecto del problema, ambos trataron de dar respuesta a una serie de cuestiones clave del negocio naranjero, recogiendo y articulando las inquietudes de los sectores más dinámicos integrados en el mismo y, aunque presentaban lagunas y deficiencias, pudieron haber servido de base de discusión para reorganizar la exportación citrícola.

III. LAS REACCIONES ANTE LOS PROYECTOS

Las reacciones ante la publicación de los proyectos no se hicieron esperar, y se concretaron en dos asambleas naranjeras celebradas el mismo día, el domingo 6 de mayo de 1928, en Castelló y Valencia. Lo curioso es que siendo ambas asambleas en la misma fecha las conclusiones de la celebrada en Castelló fueran leídas en la de Valencia e incorporadas en su totalidad a las conclusiones de ésta. La única explicación posible sería que la asamblea de Castelló se celebró por la mañana y la de Valencia por la tarde, pero no fue así. Ambas fueron el mismo día y a la misma hora como lo prueban las palabras de Luis Lucia en la asamblea de Valencia. En su discurso señaló que hablaba en nombre de la Federación de Sindicatos Agrícolas de Castelló y de la Federación de Cultivadores de la Plana «que a estas mismas horas están reunidas en otra magna asamblea...»¹¹. La aparición en Valencia de un escrito con las conclusiones «aprobadas» por una asamblea que se estaba celebrando a sesenta kilómetros de distancia sólo se explica si alguien, tal vez el propio Lucia, las llevó consigo sabiendo de antemano que se aprobarían sin modificación.

La asamblea de Castelló, a la que acudieron representantes de todos los pueblos naranjeros de la zona, se centró en un fuerte ataque del proyecto Doménech no llegándose a mencionar siquiera el presentado por Bellver. El motivo no era otro que la mayor endeblez del primero sobre todo en lo que hacía referencia a la creación de una sociedad privada para administrar la flota frutera prevista, con lo que podía fácilmente acusarse al autor del proyecto de intentar controlar unos barcos pagados con el dinero de todos.

No obstante, Jaime Chicharro señaló la conveniencia de aprovechar lo que de bueno tenía el proyecto ya que estaba convencido de que con una buena flota naranjera la fruta llegaría a los mercados en mejores condiciones obteniendo mejores precios. Según cálculos de Chicharro, las entregas en mala condición suponían unas pérdidas de cuarenta millones de chelines, cantidad que podían ahorrar los barcos fruteros. La oposición de los navieros la expresó Gimeno argumentando que la cotización de la naranja no dependía de la calidad de la fruta sino de la cantidad que recibiese el mercado, señalando la necesidad de que los naranjeros valencianos enviaran naranja barata sin preocuparse demasiado de la calidad y la condición.

Pero la oposición de fondo la planteó Joaquín Gallego al sostener que el proyecto era irrealizable «porque es contrario a la libertad de comercio y freno para su desarrollo e incremento, y porque la producción y expor-

¹¹ *Las Provincias*, 8 de mayo de 1926.

tación de naranjas no puede sujetarse a normas...»¹². Y más adelante añadía que «los abusos que puedan señalarse en el envío de la naranja no justifican su limitación sino al contrario, obliga a una mayor libertad comercial...»¹³.

Como era de esperar, en realidad para eso se había convocado, la asamblea rechazó cualquier intento de ordenación por considerarlo contrario. no sólo al principio de libertad comercial, sino «al derecho natural del hombre privándole de la facultad de agruparse libremente para la defensa de sus intereses y obligándole a formar parte de una asociación en la que contrae responsabilidades y deberes...»¹⁴.

La reunión acabó aprobando unas conclusiones cuyos aspectos más destacados eran los siguientes: en primer lugar se afirmaba que no existían problemas estructurales en la economía naranjera, sino meramente coyunturales derivados de la crisis económica y de las adversidades climatológicas. Sentado esto, se remarcaba la importancia del esfuerzo individual del agricultor de la Plana en la creación de la riqueza naranjera sin haber necesitado ayudas de nadie, por lo que la economía citrícola bien podía seguir subsistiendo por sí sola, y si el Estado quería protegerla que lo hiciera negociando tratados comerciales favorables, abriendo nuevos mercados y abaratando los transportes ferroviarios. Finalmente, se ratificaba una vez más el principio de libertad absoluta para la producción y el tráfico de la naranja.

Por semejantes derroteros discurrió la asamblea celebrada en Valencia y convocada por la Federación de Productores de Naranja de Levante, cuyo presidente sometió a la aprobación de los presentes un documento por él elaborado en el que se expresaba el rechazo a los proyectos de ordenación. En el mismo se insistía una vez más en la inexistencia de crisis en el sector, con las consabidas excepciones imputables a las heladas, se señalaba la necesidad del capital extranjero en una actividad como la de la naranja esencialmente orientada hacia la exportación, así como el que la intervención del Estado debía limitarse a negociar más y mejores tratados comerciales en los que se tuviera en cuenta la importancia de la naranja en la economía nacional. Por último, en lo referente al transporte marítimo se mostraba partidario de mantener el sistema vigente, introduciendo ciertas medidas para remediar las deficiencias observadas en las estibas y la duración de los viajes. Para subsanarlas, se pedía que se fijase un tiempo mínimo de travesía, que se racionalizasen las escalas en los puertos y que se estableciese una relación entre la capacidad de carga de los buques y la mercancía que transportaban, prohibiéndose la carga de naranjas «en carboneras y en aquellos locales próximos a las calderas que alcanzaban tempera-

¹² *Diario de Castellón*, 8 de mayo de 1928.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

turas elevadas produciendo alteraciones en la condición de los frutos»¹⁵. A la vista de estas peticiones sobran comentarios sobre la forma en que se realizaba el transporte de naranja, y que por sí sola ya justificaba una intervención oficial que pusiese coto a tantos desmanes.

La asamblea de Valencia introdujo una nota positiva con respecto a la de Castelló al mostrarse partidaria de una limitación cualitativa de las exportaciones, para lo cual pedía se mejorase y potenciase la labor de las Juntas Fitopatológicas encargadas de impedir la salida de fruta defectuosa, al tiempo que recomendaba a los agricultores el empleo racional de los abonos y la intensificación de la lucha contra plagas como medios de obtención de fruta de calidad.

No obstante estas matizaciones, la asamblea rechazó en su totalidad los proyectos de ordenación haciendo suyas las conclusiones de la asamblea de Castelló. En realidad, más que condenar unos proyectos, lo que se repudiaba era una manera distinta de concebir las relaciones comerciales. Se reafirmaba una concepción individualista, lo que no impidió a Lucía calificar de traición al interés colectivo cualquier petición individual que referida al problema naranjero se dirigiese a los poderes públicos, al tiempo que se esgrimía un ferviente liberalismo.

En nombre de la libertad de comercio se rechazaba un proyecto como el de Bellver que, con sus innegables deficiencias, proponía un objetivo muy claro: crear una organización con la intervención del Estado, que liberara a productores y comerciantes del sistema de anticipos y embarques vigente. Para ello era imprescindible poder ofrecer anticipos con dinero nacional, ordenar los envíos y organizar las ventas ofreciendo las oportunas compensaciones a los agricultores, y fomentar el aprovechamiento industrial de los excedentes.

La coalición vaporistas-grandes exportadores agrupados en la UNEA, impidió que el proyecto llegara a estudiarse con el detenimiento que merecía al sentir amenazada su posición dominante dentro de la estructura naranjera, perdiéndose así una oportunidad inmejorable no sólo de hacer frente a una competencia mejor organizada que poco a poco iba desplazando a nuestra naranja de los mercados tradicionales, sino de romper una situación de dependencia exterior que posibilitaba una fuerte transferencia de plusvalía más allá de nuestras fronteras.

¹⁵ *Las Provincias*, 8 de mayo de 1928.