

## **EL TRANSPORTE DE LA NARANJA POR FERROCARRIL**

Hasta la creación en 1.924 de la Federación de Transportes de Naranjas (FEN), la exportación de naranja se realizaba fundamentalmente por vía marítima a través de barcos extranjeros. Desde 1.924 hasta los inicios de la guerra civil aumentó notablemente la participación del ferrocarril en el transporte de la exportación citrícola. Durante los primeros años de la postguerra se utilizó poco el ferrocarril por la escasez de locomotoras y vagones al descender el número de ambos. A esto se añadió el estado de los vagones que no ofrecían garantías de seguridad ni protección para el transporte de agrios.

Un problema importante de la década de los cuarenta era los innumerables retrasos de los trenes para llegar a su destino como resultado de la carencia de carbón para las locomotoras. La duración del viaje entre Valencia y Madrid tenía una duración media de veinte días. Junto a estos retrasos había que añadir los viajes que no arribaron a su destino, lo cual representaba elevadas pérdidas. En Enero de 1.943 se dictaron diversas leyes referentes al transporte de cítricos y al ordenamiento del uso y transferencia de los vagones de ferrocarril de dominio privado. Otras disposiciones ministeriales hacían referencia al aumento del consumo de naranja en el mercado interior.

Durante algunas campañas de los años cuarenta a causa de la escasez de vagones, se utilizó el transporte combinado la vía marítima y la ferroviaria. La exportación a los diversos países europeos se realizó por vía marítima desde los puertos valencianos hasta Barcelona, prosiguiendo por ferrocarril hasta la frontera francesa. Esto propició retrasos y pérdidas por los diversos transbordos. En distintas campañas de la década de los cuarenta se estudiaron varias posibilidades, una de ellas consistía en el transporte directo a través del ferrocarril desde las ciudades donde se encontraba la naranja hasta la frontera, otra posibilidad el transporte por mar hasta el puerto de Barcelona y luego utilizar el tren hasta Cerbére. La segunda solución fue la más utilizada, la primera fue desechada por ser difícil poner en funcionamiento un alto número de vagones.

La exportación de cítricos al continente europeo requería una media superior a los cien vagones diarios, en cuanto al mercado interior también se requerían un número superior a los cien vagones diarios. Durante el año 1.944 las dificultades se agudizaron haciéndose más lenta la exportación a causa de las dificultosas condiciones del transporte llegándose en ciertos momentos a suspenderse la exportación debido a escasez de vagones. Esta suspensión afectó tanto al mercado exterior como interior. A pesar de estos problemas la exportación no se desplomó debido a una reducción de los envíos de cítricos a Alemania, junto con el restablecimiento de las exportaciones a Inglaterra llevadas a cabo por vía marítima.

La falta de vagones ocasionó diversas discusiones y controversias ante las innumerables arbitrariedades realizadas en las asignaciones de material. En el año 1.947 empezaron a realizar su actividad los llamados “trenes puros” uniendo las regiones productoras con las principales capitales españolas y a su vez con las zonas fronterizas de Francia. Estos trenes estaban formados completamente por vagones cargados de naranjas. Su ventaja sobre trenes que cargaban otras mercancías era evidente, al formarse en las demarcaciones productoras de naranjas, recorrían hasta el lugar destinado sin los desesperantes retrasos que producían el enganche y desenganche de los vagones durante el trayecto.

El transporte por ferrocarril desempeñó un papel importante dentro de la exportación de naranjas destacando un doble aspecto: como medio complementario del transporte marítimo, transportando la mercancía desde las regiones de producción a los puertos de embarque, cariz éste en el que los ferrocarriles valencianos de vía estrecha contribuyeron de forma determinante, y como medio de transporte directo de la exportación cuando Valencia quedó unida con Irún en 1.865 y después, en 1890, con Port Bou.

La intervención del ferrocarril hubiese sido más destacada de no terciar las considerables carencias estructurales y de funcionamiento que oprimieron a los ferrocarriles españoles; material móvil exiguo y anticuado, exasperantes demoras, tarifas altas mayores que la de otros países de Europa y en especial, el ancho de vía diferente al de los países europeos que precisaban transbordar las naranjas.

A pesar de todos estos problemas a finales de la década de los años cuarenta se exportaba por ferrocarril alrededor del 21% de los cítricos. Las importantes carencias de este transporte exigían un cambio que diese fin a los problemas más acuciantes : mayor velocidad, vagones de mejor calidad y de superior aforo y eliminación de los transbordos en frontera por medio del uso de vagones de ejes intercambiables. Estas reformas llegaron por medio de la compañía privada madrileña, Transportes Ferroviarios Especiales S.A (TRANSFESA). Esta sociedad, creada en 1.943, empezó en el transporte interior a través de un gran número de vagones de su propiedad. En una segunda etapa TRANSFESA amplió su labor al transporte internacional enfrentándose a la cuestión del ancho de vía, requisito indispensable para acceder a Francia sin transbordo.

El principal obstáculo que tenía la exportación de naranjas era la distinta anchura de los ferrocarriles españoles, 1'676 metros, frente a los 1'435 metros aprobados por los otros países europeos. Ello forzaba al transbordo de la mercancía en la frontera produciendo diversos problemas. El uso de vagones de ejes intercambiables fue la respuesta para solucionar el problema de la desigualdad de ancho de vías entre España y Francia. Este sistema precisaba vagones idóneos para transitar por todas las líneas europeas, ejecutándose las recomendaciones técnicas de la Unión Internacional de Ferrocarriles (U.I.C), y unas instalaciones en las que efectuar la operación con la mayor sencillez. La sociedad Transfesa acometió rápidamente la fabricación de un gran parque apropiado a las demandas del tráfico internacional. Las necesidades de la exportación cítrica fueron satisfechas fundamentalmente con dos clases de vagones: 1. vagones de

gálibo inglés, idóneos para transitar de la misma forma por Inglaterra y el resto de países europeos con un aforo de carga límite de 26 Tm. 2. vagones de gálibo continental que sólo podían transitar por los países europeos excepto Inglaterra; la capacidad para ambos tipos de vagones era de 30 Tm. de carga. Junto a esta clase de vagones se agregarían los de la clase «Interfrigos», vagones frigoríficos de gálibo continental con 21 Tm. de carga máxima que permitían conservar en su interior temperaturas de hasta más de tres grados centígrados.

Los vagones de Transfesa además de resolver la cuestión del paso de la frontera sin transbordo, también aumentaron considerablemente las disponibilidades de material móvil rebajando la carencia permanente del parque ferroviario español. Asimismo la carga media por vagón se incrementó considerablemente, pero la rebaja de costes que involucraba este elemento no se hizo patente en las tarifas de transporte a causa del monopolio de Transfesa y la gran solicitud de sus prestaciones por parte de los exportadores.

Otro elemento beneficioso fueron los progresos técnicos adicionados a los vagones de Transfesa entre los que sobresale la instalación de pisos abatibles particularmente diseñados para el transporte de naranjas sin envase. La utilización del piso abatible hacía posible casi doblar la carga del vagón utilizando al máximo el aforo del mismo.

El progresivo interés confirmado por los exportadores de cítricos en beneficio del ferrocarril hizo que las autoridades españolas se interesaran por efectuar diversas mejoras a este tráfico; entre ellas resaltaríamos las referentes a la unificación y abaratamiento de los gastos de transporte y a la inspección y control de la calidad del producto en el lugar de origen.

## BIBLIOGRAFIA

ABAD, V.: (1984) *Historia de la naranja, 1781-1962*. Valencia.

ALVAREZ, A.: (1968) *Historia del cooperativisme al País Valencià*. Valencia.

ARNALTE, E.: (1980) *Agricultura a tiempo parcial en el País Valenciano*. Madrid.

ARTOLA, M.: (1978) *Los Ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid.

BARON, E.: (1983) *El Futuro del Ferrocarril en la Economía Española*. Madrid.

BONO, E.: (1974) “La base exportadora Agrícola de la Economía del País Valenciano y el modelo de crecimiento hacia fuera”. Tesis doctoral. Valencia.

CARNERO, T.: (1978) “Las contradicciones de una economía básicamente agraria: el País Valenciano durante el último tercio del siglo XIX”. En *Estudis d’Historia contemporània del País Valencià*. Valencia.

FERNÁNDEZ CORDERO, M.C.: (1980) “Política estatal en relación con el transporte de la naranja Valenciana durante el Gobierno de Maura (1907-1909)”. En *Saitabi XXX*. Valencia.

FONT DE MORA, L.: (1954) *El naranjo, su cultivo, explotación y comercio*. Madrid.

GARCIA GISBERT, C.: (1940) *Estudio sobre la exportación y venta de la naranja española en el Reino Unido*. Valencia.

INSTITUTO VALENCIANO DE ECONOMÍA: (1951) *Economía Citrícola*. Madrid.

LASSALA EMO, M.: (1909) *Nuestra exportación de naranja*. Valencia.

MARTINEZ SERRANO Y OTROS: (1980) *Introducció a l’economía del País Valencià*. Valencia

NADAL FARRERAS, J.: (1978) *Comercio exterior con Gran Bretaña (1777-1914)*. Madrid.

ROMERO VILAFRANCA, R.: (1970) *El comercio exterior de naranjas y mandarinas*. Valencia.

TORRES, F.: (1983) “Notes sobre el correu i el comerç de la taronja al País Valencià i les illes Balears durante el segle XIX”. Carcaixent.

TORRES Y PARIS.: (1950) *La naranja en la economía española*. Madrid.