

# Ilusiones, frustraciones y logros

El puerto de Castellón en la prensa del S. XIX



## EL 23 DE JUNIO.

Hé aquí de hoy más una fecha memorable en los ya gloriosos fastos de la historia de Castellón; fecha que no tan solo no se borrará

Estudiante: **Carlos Navarro**

Tutor: **Juan Carlos Palmer**

Trabajo de investigación

Graduado Universitario Sénior

Universitat Jaume I

Curso 2017-2018

*La història del port és, sobretot, la d'una reivindicació immersa en un projecte global de desenvolupament i que planteja evidents problemes polítics.*

*Manuel Martí Martínez (1985)*



*Tarjeta postal de principios del S.XX. Colección particular*

# Índice

Introducción	5
¿Puerto para Castellón? La solicitud de 1841	8
Antecedentes	8
Una España en transición	8
El Castellón de 1841	9
La solicitud del Ayuntamiento al Regente (1841)	10
El puerto se convierte en proyecto (y en mito)	12
Más de 20 años sin noticias del puerto	12
La ley de puertos de 1851	12
Castellón y Vinaroz	12
La llegada del ferrocarril	13
La primera petición para construir el Puerto de Castellón (1865)	14
Una cuestión estratégica	14
Un éxito y sus (lentas) consecuencias	17
La habilitación de la aduana (1870)	17
El Anteproyecto de Alloza (1874)	19
Alfonso XII (1874-1885): Una etapa política bien distinta	19
El Anteproyecto remitido a Madrid	20
Primer Proyecto Técnico aprobado (1882)	22
El puerto como panacea para los males de Castellón	22
La nueva Ley de Puertos	23
La Junta del Puerto de 1880	24
El Proyecto	25
La mitificación del puerto	26
El Proyecto tarda en hacerse obra	29
Etapa del Estado (1882-1891)	30
La vía de 7 Km que tardó 8 años en construirse	30
Conflicto político: el “motín de Castellón”	34
El cacique como parte del sistema	39
¿Final feliz?	41
Etapa de las contratatas (1891-1902)	42
El contratista Sr. Bové	44
El final de la contrata	46
Creación de la Junta de Obras del Puerto	49
	2

La llegada del Siglo XX	49
Nacimiento de la Junta	50
La batalla por estar en la Junta	51
Los primeros pasos de la Junta	53
Epílogo: el puerto hasta hoy	56
Conclusiones	63
Bibliografía	64
Publicaciones	64
Webgrafía	65

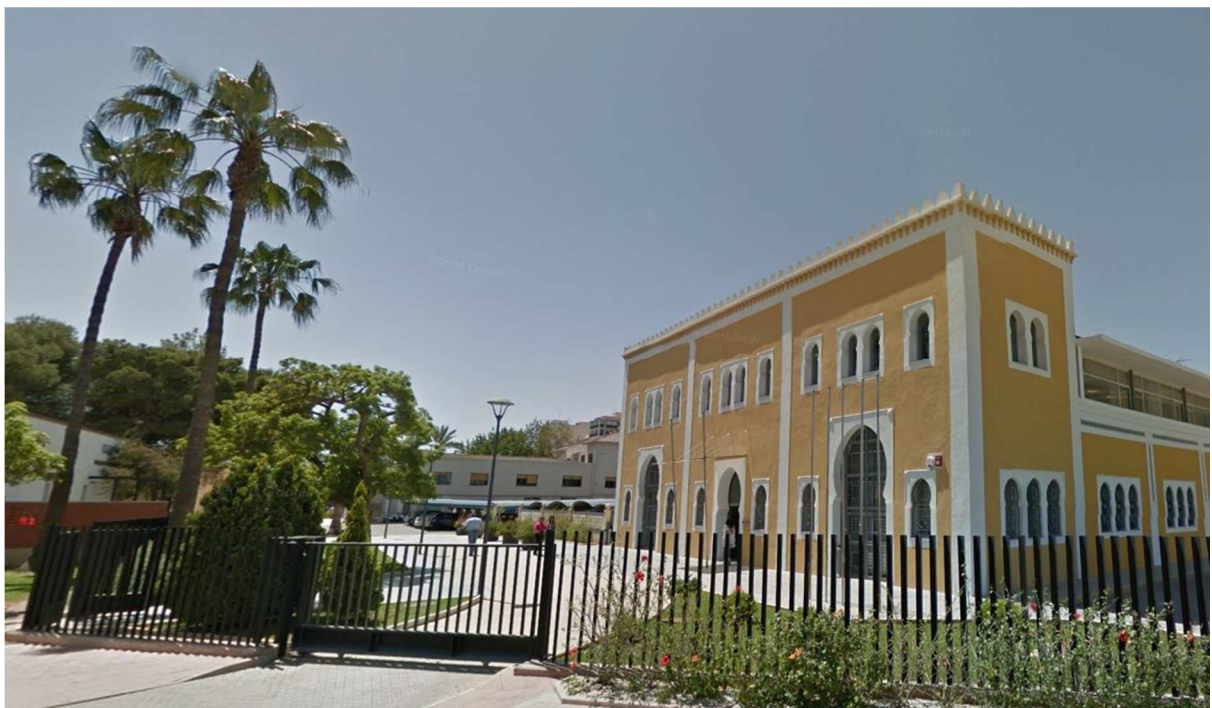
## Agradecimientos

Este texto no existiría sin la labor incansable de las personas que han sabido dar a la Universidad para Mayores su característica más valiosa: fomentar la participación y ofrecer actividades adecuadas para ello. Gracias a todos, y en especial a las personas con las que tenemos más contacto: Pili Escuder, Mónica Sales, M. Paz García, y todos los profesores.

Debo mucho al entusiasmo y la rigurosidad de mi tutor, Juan Carlos Palmer Silveira, que ya nos hizo trabajar a todos (y nos gustó) desde que nos dio clase.

Lo que más me emociona al pensar en todo lo que debo agradecer, es el apoyo recibido de mis compañeros de curso. Se han interesado por mi TFG, me han mostrado su apoyo afectuoso, y cuando han podido me han ayudado aportando materiales valiosos para el tema. Gracias Toya, Jesús, Hortensia, Alicia, y todos los demás.

El trabajo se basa tanto en libros ya publicados como en documentación de archivo. Los archivos del Ayuntamiento y la Diputación resultan accesibles por Internet, y en el de la Autoridad Portuaria de Castellón debo resaltar la inestimable ayuda de Elena Rincón, Ramón Balaguer, y Gerard Llansola.



*Sede de la Autoridad Portuaria de Castellón (Google Earth, 2015)*

# Introducción

Nuestro puerto hoy, avanzado el primer cuarto del S. XXI, es una infraestructura relativamente grande comparada con el caserío del Grao e incluso con el propio casco urbano que se ve al fondo de la fotografía:



*Foto publicada en el periódico Mediterráneo, suplemento especial, 30/11/2017*

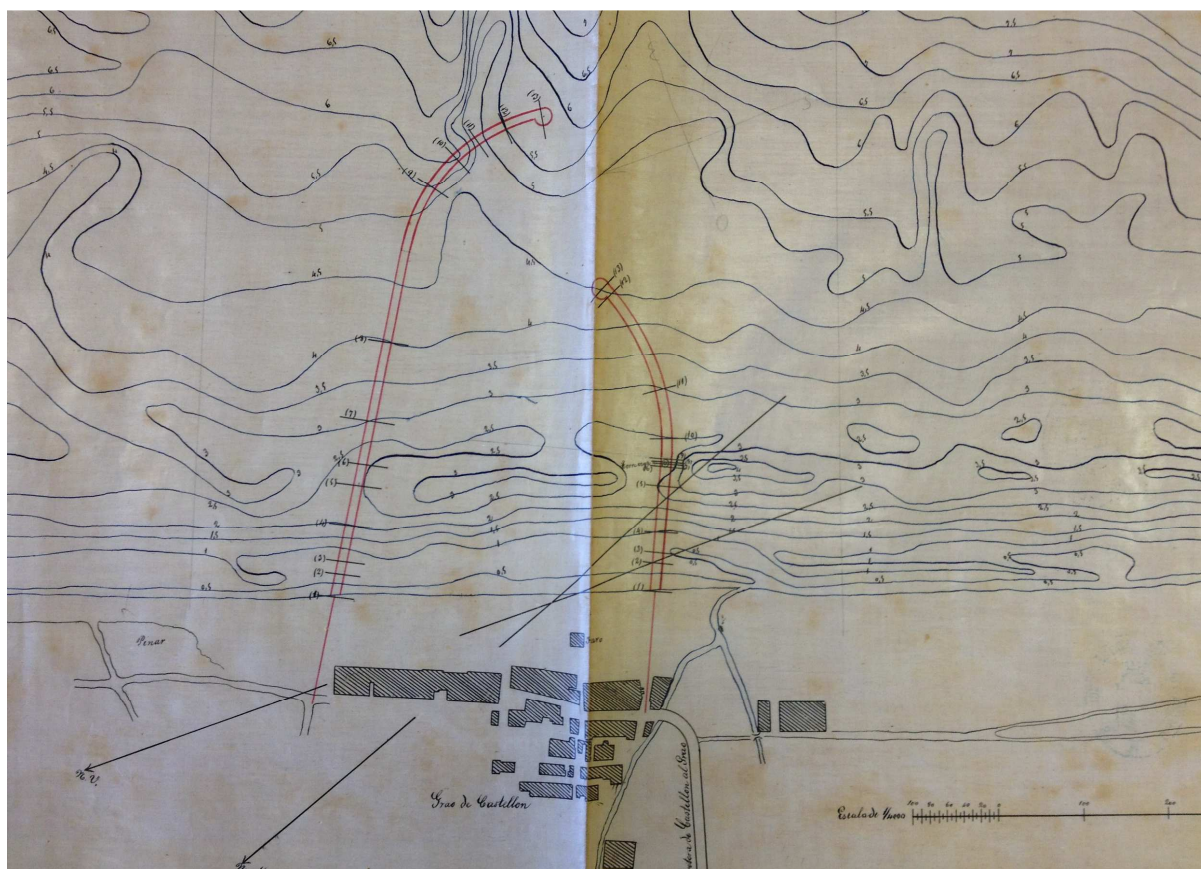
¿Cómo era ese puerto hace unos 100 años, avanzado el primer cuarto del S. XX? Seguramente no muy distinto que el de esta otra imagen, fechada en 1933:



*El puerto en servicio, 1933 (Web del periódico Levante)*

Comparando las fotos anteriores, vemos que el puerto de principios del S. XX es hoy apenas una esquina del puerto actual. Y si buscamos cien años antes, a principios del S.

XIX, seguramente ese lugar no era muy distinto de lo que muestra este plano de la costa del Grao, fechado en 1874:



*Plano del anteproyecto de puerto, Alloza 1874 (Autoridad Portuaria de Castellón)*

Hay que mirar este plano de modo diferente a lo que estamos acostumbrados: el mar está en la parte superior y la tierra firme abajo. Frente al caserío del Grao había una línea de playa abierta, sin más discontinuidad que la desembocadura de una acequia. Las líneas rojas son los muelles portuarios a construir, el futuro puerto según el anteproyecto al que pertenece el plano.

Las tres imágenes muestran unos cambios enormes de un siglo para otro, un desarrollo impresionante. Pero el proceso de creación de esta gran infraestructura no discurrió de forma satisfactoria para los castellanenses, según escribieron muchos de ellos. Desde que el liberalismo burgués cerró el Antiguo Régimen al vencer en la 1ª Guerra Carlista (1833-1840) hasta que se redactó un primer anteproyecto para el puerto (1874) pasaron 34 años. Desde el anteproyecto hasta la inauguración oficial de las obras en 1891 transcurrieron otros 17 años. Los primeros datos de una autoridad portuaria<sup>1</sup> acerca de la utilización comercial del puerto corresponden al año 1906, 15 años después. Habían transcurrido más de 60 años desde que Castellón solicitara al Gobierno medios para aumentar el comercio marítimo, hasta que el puerto artificial empezó a ser funcional.

<sup>1</sup> Primera Memoria publicada por la Junta de Obras del Puerto de Castellón, pp.128-145. Ese año se desembarcaron unas 7.000 T de productos, y se embarcaron casi 70.000 T, de las cuales más de 60.000 eran de naranjas. En 2013 se superaron por primera vez las 100.000 T embarcadas, incluyendo 2.500 T de azulejos.

Este trabajo busca mostrar todo el cúmulo de ilusiones y frustraciones que iba desencadenando el proceso de construcción del puerto: costaba mucho obtener acuerdos favorables a nivel gubernamental y, si se lograban, luego tardaban demasiado en producir efectos reales a nivel local. Disponemos de un medio esencial para estudiar esas vicisitudes: la prensa que empezó a publicarse en Castellón en la segunda mitad del S.XIX, y que ahora resulta tan fácil de consultar por Internet en la web del Archivo Municipal.

No es este el primer trabajo sobre el tema, sino que hay muchos precedentes y muy valiosos. Entre los estudios que además de contar los hechos, los comentan y tratan de interpretarlos, destacan los de dos autores castellanenses: José Ribelles Comín, y Manuel Martí Martínez.

El periodista Ribelles Comín (Castellón, 1872, Barcelona 1951) publicó en 1905 un volumen con tres “libros”, siendo el segundo una “*Historia del puerto del Grao de Castellón*” de 217 páginas de extensión<sup>2</sup>. Un tema que conoció de primera mano en nuestra ciudad, y sobre el que reúne gran cantidad de información documental. Su perspectiva es totalmente local, narrando con gran detalle acontecimientos que en parte vivió personalmente.

El profesor Manuel Martí publicó en 1985 un libro<sup>3</sup> sobre política local en el Castellón del S. XIX, centrado en la primera etapa de la Restauración Borbónica. Incluye un capítulo de 64 páginas titulado “*Burguesía i política local: la qüestió del port*”. Utiliza las vicisitudes del proyecto del puerto para ilustrar las luchas políticas en nuestra ciudad, aportando valiosa información sobre cómo unos y otros intentaban atribuirse los éxitos y culpar a los demás de las dificultades.

No pretende este trabajo superar tales antecedentes. Tratamos de divulgar lo ya investigado, añadiendo en lo posible dos aspectos: en los hechos, la dimensión estatal de todo el proceso, y en las ideas, la repercusión periodística de esos hechos.

---

<sup>2</sup> El título de la obra de Ribelles es largo e ilustrativo: *Intereses económicos, agrícolas, industriales y mercantiles de Castellón, con la historia del puerto del Grao y del periodismo provincial*

<sup>3</sup> *Cossieros i anticossieros. Burguesía i política local (Castelló, 1875-1891)*



# ¿Puerto para Castellón? La solicitud de 1841

Diversos autores señalan como primer documento oficial referido al puerto de Castellón una exposición remitida por el Ayuntamiento al gobierno (al entonces Regente, el general Baldomero Espartero) fechada el 2 de Octubre de 1841. Para partir de este punto con seguridad, conviene que repasemos la situación política de España y de Castellón en ese momento.

## Antecedentes

El liberalismo español prometía crecimiento económico y bienestar social gracias al desarrollo del **comercio**, que teóricamente debía impulsar a la **agricultura** y a la **industria**. Para ese deseado progreso, se debía contar con la revolución tecnológica de la época, la máquina de vapor y sus aplicaciones a los transportes: ferrocarriles y barcos a vapor.

El **ferrocarril** con locomotoras a vapor funcionó en Inglaterra desde 1814 en las minas, y desde 1825 como transporte entre ciudades. En Estados Unidos también empezó en los años 20, y en países europeos como Bélgica, Alemania, Francia o Italia se inauguraron ferrocarriles a partir de los años 30. En España la primera línea se inauguró en 1843, llegando el tren a Castellón en 1862.

Si el ferrocarril desarrollaba el comercio interior de cada país, la **navegación a vapor** permitía el desarrollo del comercio exterior, que ofrecía grandes oportunidades por la diferencia de precios entre países, como pronto vieron nuestros exportadores de naranja. Pero su generalización fue más tardía que la del ferrocarril, hasta que en los años 50 mejoró la tecnología (por ejemplo, hélices en lugar de ruedas de paletas) y la seguridad frente a incendios o explosiones.

## ***Una España en transición***

La primera mitad del S. XIX en España transcurrió entre demasiadas tribulaciones: Guerra de Independencia, guerras coloniales con pérdida de todos los territorios americanos salvo las islas, el pronunciamiento de Riego, una “Década Ominosa” de retorno al peor absolutismo, problemas sucesorios y la consiguiente guerra civil carlista, el cambio de regente,... No es de extrañar que algunos autores esperen hasta 1843 (Isabel II empieza entonces su reinado, ¡declarada mayor de edad a los 13 años!) para considerar terminado el nacimiento de la sociedad burguesa.

Nuestro país estaba pasando de la ilustración del S. XVIII, que tomó la forma política del Despotismo Ilustrado (“todo para el pueblo, pero sin el pueblo”), al liberalismo del S. XIX. Permítanme simplificar diciendo que nuestro liberalismo añadía a nuestra ilustración los ideales de libertad y de participación política de los ciudadanos, y ordenaba al Gobierno buscar *“la felicidad de la Nación, [...] el bienestar de los individuos que la componen”*<sup>4</sup>.

El ascenso del liberalismo se inició en los tiempos de la Guerra del Francés, o Guerra de Independencia (1808-1814). Para terminar con el Antiguo Régimen, el bando napoleónico promulgó la Constitución o Estatuto de Bayona en 1808 (liberalismo muy

---

<sup>4</sup> Constitución de Cádiz (1812), Título II, Capítulo III, Artículo 13

moderado), y el bando insurgente respondió con la Constitución de Cádiz en 1812, que era muy progresista para esa época: soberanía nacional, separación de poderes, sufragio universal (masculino), instrucción pública, libertad de imprenta, igualdad ante la ley, y los mismos códigos civiles, criminales y de comercio en todos los territorios.

Aunque entre 1812 y 1841 apenas estuvo en vigor, sólo unos pocos y cortos intervalos, la importancia de la Constitución de Cádiz reside en ser el primer programa del liberalismo progresista español. Es decir, era una referencia para los gobernantes progresistas de 1841. ¿Quiénes eran esos gobernantes?

En el transcurso de la guerra carlista los liberales progresistas habían llegado al poder. Destacaron dos personajes: el ministro **Mendizábal**, que impulsó la desamortización de bienes religiosos para financiar la guerra, y el general **Espartero**, que al vencer se convirtió en héroe popular y cabeza visible del progresismo. Cuando en la segunda mitad de 1837 las tropas carlistas se retiraron al norte y al levante dando señales de debilidad, el gobierno promulgó una nueva Constitución, progresista, pero más moderada que la de 1812. Pretendía facilitar la alternancia de progresistas y moderados en el poder. De hecho los primeros gobiernos con esta Constitución fueron del partido moderado, pero las discrepancias entre moderados y progresistas crecieron hasta la llamada “revolución de 1840”, que se saldó con el exilio de la reina madre regente, María Cristina, siempre favorable a los moderados, y la regencia del general Espartero (1840-1843).

Esta última etapa, supuestamente progresista, fue muy inestable: en sus apenas tres años se sucedieron seis Primeros Ministros. Al final, el propio regente Espartero terminó también en el exilio. En política comercial esos gobiernos tomaron posturas a veces favorables al libre comercio (como deseaban los exportadores agrícolas del Levante), y otras veces favorables al proteccionismo que pedía la industria catalana.

### ***El Castellón de 1841***

En los años 40 del S. XIX Castellón era una muy reciente capital de provincia, que contaba con alrededor de 15.000 habitantes. El famoso *Diccionario Geográfico* de Madoz, publicado en varios tomos entre 1846 y 1850, dice de Castellón:

*“Dentro de este recinto se encuentran 3.300 casas, generalmente de mala fábrica, de dos pisos de regular elevación y bastantes comodidades, habitadas por una sola familia, las cuales se distribuyen en 49 calles rectas, anchas y muy llanas, sin empedrado [...].*

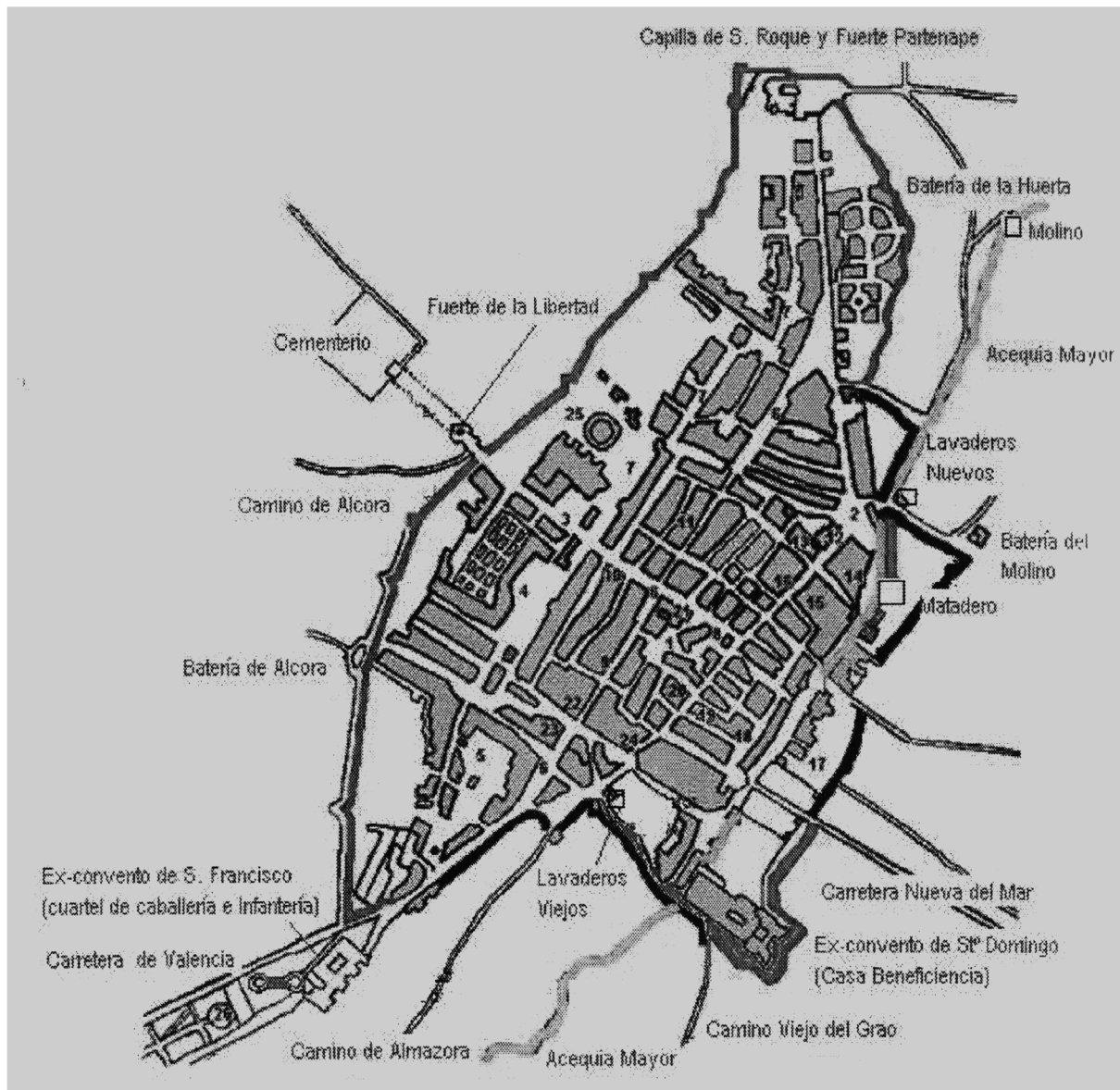
*Las afueras de Castellón son deliciosas: por todas partes se observan campos cercados de moreras, y las áreas matizadas con cáñamos, maíces, trigos, alfalfas y hortalizas [...]*

*El Grao [...] cuenta en el día unas 80 casas [...] y 40 barracas, habitadas la mayor parte por pescadores [...]. También se encuentran algunos almacenes que se destinan al acopio de algarrobas, habichuelas, lozas de la fábrica de Alcora, y otros granos y frutos que se exportan para las provincias del litoral, en los buques que practican el comercio de cabotage”<sup>5</sup>*

---

<sup>5</sup> Texto de Madoz citado por Sánchez Adell (1993), pp.82-84

El siguiente plano muestra el pequeño casco urbano de esa época:



*"Castellón en torno a 1835", plano publicado en Aguilera (2011), p. 408*

En definitiva, una pequeña ciudad sin aspecto de capital, donde la nueva administración provincial usaba provisionalmente los conventos que había vaciado la desamortización. Se practicaba ya un comercio marítimo limitado: los productos que la ciudad "exportaba" por el mar a las provincias vecinas eran agrícolas, con la salvedad de la cerámica de la Alcora.

### La solicitud del Ayuntamiento al Regente (1841)

Cuenta Ribelles que "en fecha 24 de Septiembre de 1841 recibió el entonces alcalde [...] un oficio del señor Intendente, en el que exponía las ventajas que reportaría a esta

ciudad el que se declarase habilitado su puerto para la importación de géneros coloniales y extranjeros, por lo que invitaba al Ayuntamiento a que diera este paso”<sup>6</sup>

En estas pocas frases hay mucho que comentar:

1. El Intendente era uno de los cargos no electos del gobierno provincial, un representante del gobierno central. La iniciativa venía por tanto de arriba y de fuera, del gobierno progresista<sup>7</sup> que en Julio había aprobado una nueva Ley Arancelaria y planeaba impulsar el comercio habilitando puertos en todas las provincias marítimas.
2. Se consideraba que Castellón tenía “puerto”, en el sentido que recoge la RAE como primera acepción: lugar en la costa, natural o artificial, donde las embarcaciones realizan operaciones de carga y descarga. Era verdad, pero no había nada “artificial” protegiendo a las embarcaciones de los temporales.
3. La actividad comercial del puerto ya estaba regulada. A nivel judicial, Castellón de la Plana y Vinaroz eran cabezas de sendos distritos del partido marítimo de Valencia<sup>8</sup>. A nivel de Hacienda, la provincia de Castellón contaba con 4 “puertos” donde funcionaba una Aduana de cuarta clase: “*Gurriana (sic), Castellón de la Plana, Benicarló y Vinaroz*”<sup>9</sup>. Queda claro que Castellón tenía un gran rival cerca, Vinaroz.
4. Tener aduana de 4ª (y última) clase limitaba el comercio por mar de Castellón a operaciones de cabotaje con otros puertos españoles, y a exportaciones al “extranjero” excluyendo América (es decir, las colonias que le quedaban a España, como Cuba y Puerto Rico). No se podían importar productos.

El Ayuntamiento hizo sus tareas, y el 2 de Octubre de 1841 se aprobó una carta dirigida al Regente, el general Espartero, en la que exponía diversas razones por las que la habilitación de una aduana provincial para importar y exportar debía recaer en la ciudad de Castellón (y no en la de Vinaroz, aunque el texto no lo dice explícitamente). Aunque el Ayuntamiento insistió más tarde, no hubo acuses de recibo, ni respuestas, ni habilitación: el gobierno estaba en plena lucha contra un pronunciamiento militar de cariz moderado que fracasó, pero su represión reforzó el desapego de muchos militares y políticos. Tras diversas vicisitudes, otro pronunciamiento tuvo más éxito y le tocó al propio Espartero huir al exilio en el verano de 1843.

---

<sup>6</sup> Ribelles (1905) p. 347

<sup>7</sup> Ver la regencia de Espartero en

[http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Hist\\_Normas/PapHist/Regen/RegEspartero](http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/Congreso/Hist_Normas/PapHist/Regen/RegEspartero) y en [https://es.wikipedia.org/wiki/Regencia\\_de\\_Espartero](https://es.wikipedia.org/wiki/Regencia_de_Espartero)

<sup>8</sup> Sogravo (1846) p. 164

<sup>9</sup> Sogravo (1846) p. 230

# El puerto se convierte en proyecto (y en mito)

## Más de 20 años sin noticias del puerto

El detallado texto de Ribelles, en una sola página<sup>10</sup>, pasa del año 1843, cuando el Ayuntamiento insiste sobre la habilitación de la aduana, a 1865, cuando se pide por primera vez construir un puerto artificial. ¿Realmente no ocurrió nada durante esos 22 años?

## **La ley de puertos de 1851**

Las fuerzas políticas y militares que en 1843 terminaron con la regencia de Espartero decidieron controlar directamente a Isabel II, sin Regentes intermedios: la declararon mayor de edad a sus 13 años, y la coronaron inmediatamente. El progresismo se dividió y su poder se deterioró mientras ascendía el de los moderados, que con el gobierno del general Narváez en 1844 iniciaron la denominada “Década Moderada”. En 1845 se aprobó una nueva Constitución, que afectaba a los cauces de participación ciudadana: supresión de la Milicia popular, drástica reducción del censo electoral, menor autonomía municipal,... También se renunciaba a completar la desamortización (Concordato con la Santa Sede de 1851). En esta etapa moderada se dictó una ley que afectaba a los puertos españoles, el Real Decreto de 17/12/1851, que comienza así:

- REAL DECRETO.

**Atendiendo á las razones que Me ha expuesto Mi Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente:**

**Art. 1.º La administración y servicio de los puertos de la península é islas adyacentes, su limpia,**

El artículo 3º asignaba los costes de las obras en los puertos:

*“Las obras y limpias de los puertos de interés general serán costeadas en su totalidad por el Estado; las de los de interés local lo serán por el Estado y por la localidad. Un reglamento señalará los unos y los otros según sus circunstancias”*

El mismo decreto dice, en su exposición previa al articulado, que el proyecto había sido presentado y discutido con “13 Diputaciones provinciales del litoral y 14 Juntas de Comercio”. No consta que la ciudad de Castellón contase con Junta de Comercio entonces, ni que reaccionara al decreto solicitando hacer obras en el “puerto” del Grao. De hecho, al avanzar la segunda mitad del S. XIX Burriana fue centrando la exportación de naranjas, y Vinaroz la de vino, dejando un poco atrás al Grao de Castellón.

## **Castellón y Vinaroz**

En Castellón, la etapa histórica comprendida entre 1843 y la llegada del ferrocarril en 1862 se caracteriza por un lento progreso sin grandes eventos. A finales de los 40, y a iniciativa del Gobernador Civil, el poeta asturiano D. Ramón de Campoamor, se construyó un nuevo camino de Castellón al Grao (hoy Avenida de los Hermanos Bou), como alternativa al muy deteriorado camino antiguo (hoy, Camí Fondo). En los años 50 y primeros 60 el Ayuntamiento estaba ocupado en tareas urbanísticas básicas relacionadas con la Real

<sup>10</sup> Ribelles (1905), p.351

Orden de 25/07/1846 sobre alineación de calles y plazas. Se construyen aceras, se derriban trozos de la muralla liberal, se derriban casas para ampliar y rectificar calles y plazas, incluso se adopta un modelo para las fachadas, se cubren acequias, se inaugura el nuevo cementerio, etc. Castellón había crecido hasta alcanzar los 20.000 habitantes a finales de los años 50.



A nivel de infraestructuras también se iban desarrollando las comunicaciones terrestres: nueva carretera a Morella<sup>11</sup>, mejoras en la de Tarragona y, por fin, el tren desde Valencia (1862). En la playa del Grao se empezó a construir en 1864 un faro, inaugurado en 1867. En el plano de la página 5 (fechado en 1874) aparece ese faro, una construcción sobre la playa por delante del resto de edificios, anterior al faro que ahora se halla más o menos en el mismo lugar como elemento decorativo.

Pero en lo relativo a construir un puerto, **se adelantó Vinaroz**: redactó su proyecto el joven ingeniero castellonense Leandro Alloza (su primera obra portuaria), y lo aprobó el gobierno por Real Decreto de 27/05/1861.<sup>12</sup> Constaba ese proyecto de un solo muelle que se adentraba en el mar perpendicular a la costa en una primera parte, y giraba luego hasta ser casi paralelo a ella en la segunda parte, protegiendo así el embarcadero de los temporales del NE. La construcción se realizó sin graves contratiempos, terminando la obra en unos 10 años.

### ***La llegada del ferrocarril***

En 1854 el pronunciamiento militar conocido como “la Vicalvarada” y diversas movilizaciones populares acabaron con la Década Moderada, dando comienzo a la etapa conocida como Bienio Progresista (1854-1856). Las dos leyes más notables de esta época fueron la Desamortización de Madoz, y la Ley General de Caminos de Hierro, ambas de 1855. Al amparo de esta última se crearon nuevas compañías para desarrollar el transporte ferroviario.

La Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT) completó en 1862 la línea de Valencia hasta Castellón, que permitía a los productos de nuestra ciudad alcanzar por tren el puerto del Grao de Valencia. Tener un puerto propio pudo parecer entonces menos relevante para Castellón. Más tarde, en 1891, la AVT fue adquirida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, que iba reuniendo la mayoría de líneas de la futura RENFE.

---

<sup>11</sup> Anuncio de la diligencia a Morella, publicado en *Crónica de Castellón*, 02/03/1860

<sup>12</sup> Climent (2013) pp.13-18

## La primera petición para construir el Puerto de Castellón (1865)

### *Una cuestión estratégica*

Ya había avisado el poeta Campoamor, en su breve paso por Castellón como Gobernador Civil, que la ciudad carecía de importantes elementos que la hicieran comparable a otras capitales. Además de reclamar un teatro municipal digno, impulsó las comunicaciones con la nueva carretera al Grao. La foto siguiente<sup>13</sup> muestra cómo eran las carreteras de mediados del S. XIX: caminos sin adoquinar ni asfaltar, que permitían el paso de carros, carretas y diligencias.



Sabemos que de Castellón a Morella en 1860 se tardaba 11 horas en diligencia por la nueva carretera: la infraestructura que toda ciudad deseaba para estar en el mapa, para participar en el desarrollo prometido por el liberalismo, era el tren, no la carretera. En 1862, con el tren que uniría Valencia y Barcelona, Castellón pasó a ser uno más de los pueblos con estación de tren. Pero una capital necesitaba algo mejor, ser un nudo de

<sup>13</sup> Publicada en Climent (2013), p. 19. La foto es posterior, ya se ven las vías de la Panderola a la derecha.

comunicaciones que centralizase los movimientos de la provincia y la pusiese en contacto con otras regiones.

A mediados de la década de los 60 se planeaba una vía férrea que debía unir Madrid, Cuenca y Teruel con la costa. Se barajaron dos alternativas: Por el valle del Palancia, pasando por Segorbe y terminando en Murviedro (Sagunto), o por el valle del Mijares terminando en Castellón. Los periódicos de nuestra ciudad<sup>14</sup> polemizaron con lo que se decía en Segorbe en favor de su alternativa, hipotetizando sobre un futuro puerto:

*“[...] siendo Castellón puerto habilitado para el embarque de algunos géneros y siendo probable que con el tiempo, y especialmente si se hace el trazado por el Mijares, se hagan algunas obras para el abrigo de los buques, podrá servir a los pueblos de la cuenca sin necesidad de llegar a Valencia.”*

La polémica produjo nuevas argumentaciones periodísticas que iban creando el clima necesario para pasar a la acción desde Castellón, buscando disponer de un puerto que complementase los ferrocarriles. En 1865 encontramos buenos ejemplos, como esta comparación con Murviedro en *La Revista Castellonense*.<sup>15</sup>

**Castellon, por la posicion que ocupa, por su poblacion, riqueza, industria y comercio, es infinitamente mas importante que Murviedro. Castellon tiene 20,123 habitantes: Murviedro 6.740.**

Este artículo hablaba de construir un puerto: *“Castellón, situado a mitad de distancia entre Vinaroz y Valencia, está naturalmente indicado para la construcción de un puerto [...]”*

Pero construir ese puerto no era algo plenamente asumido a principios de 1865. Parece que los castellonenses aún no tenían muy claro lo que querían, como vemos en este otro artículo periodístico que habla de Benicassim como puerto natural alternativo.<sup>16</sup>

**indudablemente se harán en el Grao las obras necesarias que faciliten la carga y descarga de los buques, ó bien, lo que es probable se habilite el puerto natural de Benicasim, y por lo tanto, los carbones**

Será finalmente el Ayuntamiento quien asuma como cuestión estratégica tener un puerto que justifique la llegada de la vía férrea radial, la línea Madrid - Cuenca - Teruel - Castellón por el valle del Mijares, y su conexión con el tren costero. Pero el proyecto del tren del Mijares se esfumó con la crisis del ferrocarril de 1866.

En Diciembre de 1865, la misma *Revista Castellonense*, al terminar las elecciones a Cortes, se quejaba de que no se llevaran a cabo proyectos de modernización por culpa de las autoridades:

*“Aquél que prometió, no cumple, y aquel en quien confiábamos se duerme como lo hicieron ya sus dignos antecesores.[...] La revista se exalta, clama por el Teatro y las aceras, por la Catedral y por un puerto; pero sus palabras se pierden [...]”*

<sup>14</sup> *Crónica de Castellón*, 23/11/1864

<sup>15</sup> Tomados del editorial de título “FERRO-CARRILES”, p. 1 del número 43, 01/01/1865

<sup>16</sup> *La Revista Castellonense*, 19/01/1865



Mostraba el autor un ingenuo voluntarismo típico de esos años, como si hubiera recursos ilimitados y lo único que faltase fueran ganas de actuar, culpando a las autoridades con las que no se coincidía políticamente. Pero con el cambio reciente en el ayuntamiento, en el mismo artículo<sup>17</sup> apuntaba una esperanza:

*“Sin embargo, parece que hoy cambian las circunstancias. Tenemos al frente del municipio un alcalde joven [...] Tenemos además para representarnos en las Cortes otro castellonense joven [...] Ahora bien: los señores Ruiz y Ferrer saben bien que Castellón yace en el más infructuoso estatu quo [...]”*

Esa esperanza empezó a convertirse en realidad. Decía *La Revista Castellonense* el 21 de Diciembre de 1865:

*“Con la mayor satisfacción anunciamos a nuestros lectores que, nuestro Municipio, ha concebido el pensamiento de construir un desembarcadero en el grao [...] El martes último convocó, para asistir a la sesión, al número de contribuyentes que previene la ley a fin de tratar seriamente sobre este asunto.”*

Lo malo es que el artículo tenía que añadir a continuación:

*“[...] la pluma se nos cae de la mano, al tener que dar cuenta del resultado de la sesión. Lo diremos en pocas palabras: la sesión no pudo tener lugar al no haber concurrido un número suficiente de grandes contribuyentes.”*

En nuestra opinión queda claro que el puerto no era una necesidad económica para las fuerzas vivas de Castellón. Los castellonenses seguían plantando cáñamo y fabricando sogas y alpargatas. El interés económico vino después, cuando los naranjos proliferaron. Lo que contaba en 1865 era el interés estratégico para ser por fin una capital de verdad, interés por el tren al interior, por no quedar atrás respecto a Vinaroz. Pero la “*burguesía de clases medias*” que, según Otilia Martí,<sup>18</sup> predominaba en la ciudad de Castellón, todavía no sentía interés por el puerto en sí como infraestructura para el comercio.

---

<sup>17</sup> *La Revista Castellonense*, 17/12/1865

<sup>18</sup> Ver libro de Martí Arnándiz (1997)

## **Un éxito y sus (lentas) consecuencias**

El 21 de Enero de 1866 la *Revista Castellonense* daba cuenta de que Ayuntamiento y contribuyentes se habían reunido finalmente, y ya con todos los requisitos legales, solicitaron un puerto para Castellón:

*“Por el correo del jueves salió para Madrid la exposición [...] solicitando la autorización competente para la construcción de un puerto o muelle en la playa de esta capital”.*

La solicitud tuvo efecto: la prensa local informaba ya en 1866 acerca del trabajo del ingeniero Alloza, de la Jefatura de Obras Públicas de Castellón, para diseñar el puerto<sup>19</sup>. El propio Alloza, en las primeras páginas del Anteproyecto que finalmente realizó (8 años más tarde, en 1874), nos lo cuenta:

*“A consecuencia de una exposición presentada en Diciembre de 1865 [...], la Dirección General de Obras Públicas dispuso, con fecha 25 de Mayo de 1866, que se remitiese el anteproyecto de un puerto en la playa del Grao de Castellón.”*

En cualquier caso, comparando con el proyecto de Vinaroz de 1861, este de Castellón llegaba tarde: entre 1866 y 1868 el reinado de Isabel II se fue agotando. Primero fue la crisis financiera de 1866: quiebra de compañías ferroviarias sin beneficios, que arrastró a los bancos que las financiaron, y causó mucho desempleo. Enseguida la crisis política con el relevo de la Unión Liberal de O'Donnell por partidos más moderados, y luego, una crisis de subsistencias: carestía y escasez de alimentos. Al final, pronunciamiento militar y Revolución de 1868: los militares que la prensa había convertido en héroes por la Guerra de África (O'Donnell, Prim) llegaron al poder y enviaron a Isabel II al exilio.

En esas condiciones, no era esperable que el Estado se ocupase lo bastante de nuestro puerto. Alloza pudo reanudar sus trabajos 3 años después, en 1869, y nos dice que necesitó 6 años para tener datos con que fundamentar su proyecto técnico:

*“Aprobado por la superioridad en 26 de Abril de 1869 el presupuesto de estudio remitido al efecto, se procedió en Agosto del propio año a levantar el plano de la costa [...]. Antes de entrar en la cuestión del trazado, expondremos el resultado de las observaciones sobre los vientos y la influencia que estos ejercen en el estado del mar. Verificadas cuatro observaciones diarias durante seis años [...]”<sup>20</sup>*

## **La habilitación de la aduana (1870)**

La Revolución de 1868 fue el origen de un periodo políticamente muy cambiante, conocido como el **Sexenio Democrático** (1868-1874). Se sucedieron un gobierno provisional progresista, una monarquía parlamentaria (Amadeo I), y las dos versiones de la Primera República española: la federal, y la unionista. Por primera vez alcanzaron el poder algunos políticos a la izquierda de los liberales progresistas, como el radical Ruiz Zorrilla o los republicanos Estanislao Figueras, Pi y Margall, Salmerón, y Castelar.

<sup>19</sup> Ver *La Revista de Castellón*, 22/03/1866 y 10/06/1866.

<sup>20</sup> Esta cita y la anterior, son de la Memoria incluida en el Anteproyecto del año 1874, consultado en el archivo de la Autoridad Portuaria de Castellón

Fue una etapa de gran agitación en el campo de las ideas. Desde el gobierno se dictaron muchas leyes, se anunciaron muchos proyectos, si bien todo cambiaba vertiginosamente y poco se consolidaba. Desde la sociedad, se extendía la masonería, se publicaban ideas socialistas o anarquistas, etc. Hubo una verdadera explosión en el número de cabeceras periodísticas que animaban los debates políticos. En la ciudad de Castellón cita Ribelles Comín<sup>21</sup> alrededor de 25 cabeceras periodísticas que aparecieron y desaparecieron durante el Sexenio.

El asunto del puerto de Castellón tuvo un pequeño avance al subir de categoría su aduana. Tal como cuenta Ribelles Comín,<sup>22</sup> también se nos se había adelantado **Burriana**, que en 1870 consiguió habilitación aduanera para exportar más. El diputado por Castellón José Gimeno Agius, que vivió en Madrid esa resolución favorable a Burriana, incitó al Ayuntamiento a que pidiera también una aduana de mayor categoría. Así se hizo, y el 6 de junio de 1870 se publicó la Real Orden que lo concedía. Cita Ribelles el decreto, del que destacamos:

*“Vistos los informes favorables emitidos por el Jefe de la Administración económica de la provincia; Junta de Agricultura, Industria y Comercio, Administrador de la Aduana de Vinaroz, [...] S. A. el Regente del reino ha tenido a bien disponer que se habilite la Aduana del Grao de Castellón para la exportación a América [...]”*

Queremos resaltar varios aspectos que se desprenden de estas líneas:

- Con los gobiernos progresistas previos a la 1ª República, se fomentó la participación ciudadana. Castellón contó con una Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio con sede en nuestra ciudad.
- Los progresistas locales pudieron apuntarse este éxito, sumándolo al de conseguir autorización y presupuesto para realizar el anteproyecto técnico del puerto de 1869.
- Pero Vinaroz tenía la principal aduana de la provincia, con el funcionario de mayor rango, el que encabezaba la provincia ante el ministerio. Por su parte, Burriana ya se había adelantado a pedir mayores derechos aduaneros.



*Embarcadero de Burriana en S. XX*

Creo que la petición para el Grao de Castellón fue para no ser menos que Burriana. Lo cierto es que Burriana, en esos años, embarcaba muchísimas más naranjas que Castellón,<sup>23</sup> y más adelante contó con un embarcadero sobre postes metálicos que facilitaba mucho las operaciones.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Ribelles (1905), pp. 554-562

<sup>22</sup> Ribelles (1905), pp. 354-356

<sup>23</sup> En la temporada 1871-72, Burriana embarcó 125.000 cajas de naranjas, el Grao de Castellón 221 cajas. Ver Balbás (1892), p.300

<sup>24</sup> Foto del embarcadero de Burriana obtenida en:

<http://bivaldi.gva.es/es/consulta/registro.cmd?id=9963>

## El Anteproyecto de Alloza (1874)

Mientras Alloza redactaba el anteproyecto del futuro puerto, la situación política en nuestro país dio un vuelco considerable. A finales de 1874 el pronunciamiento del general Martínez Campos en Sagunto puso fin a la Primera República, restaurando a la dinastía Borbón, pero no con la desprestigiada Isabel II, exiliada en Francia, sino con su hijo Alfonso.

### ***Alfonso XII (1874-1885): Una etapa política bien distinta***

Los ideólogos del nuevo régimen (Cánovas, y en menor medida Sagasta) crearon sendos partidos de carácter liberal, llamados “dinásticos”: el partido Conservador que sustituyó y agrupó a antiguos partidos moderados, y el partido Liberal “fusionista”, que hizo lo propio con los progresistas. La novedad política más importante de esta Restauración fue el pacto entre la corona y esos líderes dinásticos para instaurar una alternancia de esos dos partidos en el gobierno, controlando las elecciones para dar mayoría de diputados al partido al que le tocaba el siguiente **turno de gobierno**.

Esta solución daba mucha estabilidad política en comparación con el Sexenio Democrático, pero convertía en elementos necesarios y por tanto poderosos a los **caciques** locales que controlaban a los votantes de cada distrito electoral. Eran ellos los que, en gran medida, conseguían que el partido designado para el próximo turno de gobierno ganase las correspondientes elecciones con mayoría absoluta de diputados, para disfrutar así de su turno en el poder.

Quedaron fuera del sistema grupos muy diversos que al cabo de los años lo destruyeron: a la izquierda, progresistas no dinásticos, republicanos, y el movimiento obrero (PSOE, UGT, CNT) y, a la derecha, monárquicos no liberales, carlistas, nacionalistas, y movimientos controlados por la iglesia católica.



En Castellón, la Primera República se había vivido intensamente. Durante la Restauración un buen número de opositores progresistas y republicanos, como Francisco González Chermá, siguieron editando periódicos y luchando por el poder en el ayuntamiento, muchas veces con éxito. La Diputación en cambio fue copada por políticos dinásticos con mayor peso en el resto de la provincia, el grupo denominado el “Cossí”, iniciándose la saga de la familia Fabra. La fotografía<sup>25</sup> nos muestra al patriarca, D. Victorino Fabra Gil, el “*agüelo Pantorrilles*”, colaborador del general Leopoldo O'Donnell en la primera guerra carlista, y sobre todo de su sobrino Carlos M. O'Donnell, duque de Tetuán, varias veces ministro con Alfonso XII y durante la minoría de edad de Alfonso XIII. El “Cossí” aseguraba al partido dinástico al que tocaba el siguiente turno de gobierno la elección de la mayoría de los 7 diputados de la provincia, y a cambio tenía apoyo gubernamental para gestionar a su gusto empleos y presupuestos de la Diputación.

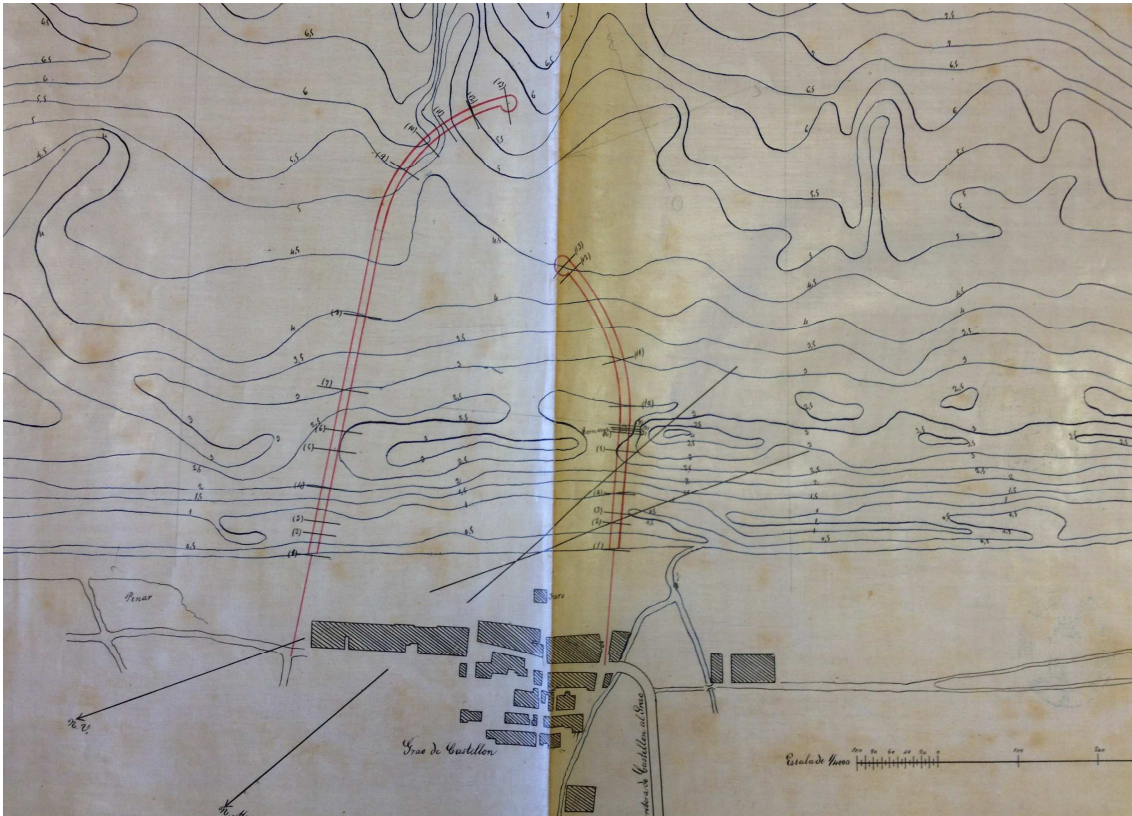
---

<sup>25</sup> Foto obtenida del blog

<http://vicentesgrangel.blogspot.com.es/2013/05/elecciones-en-el-distrito-de-llucena.html>

## ***El Anteproyecto remitido a Madrid***

Finalmente el ingeniero D. Leandro Alloza, desde la Jefatura de Obras Públicas de Castellón, pudo presentar a sus superiores en Madrid un Anteproyecto, de fecha 22 de Septiembre de 1874, que se conserva en los archivos de la Autoridad Portuaria.



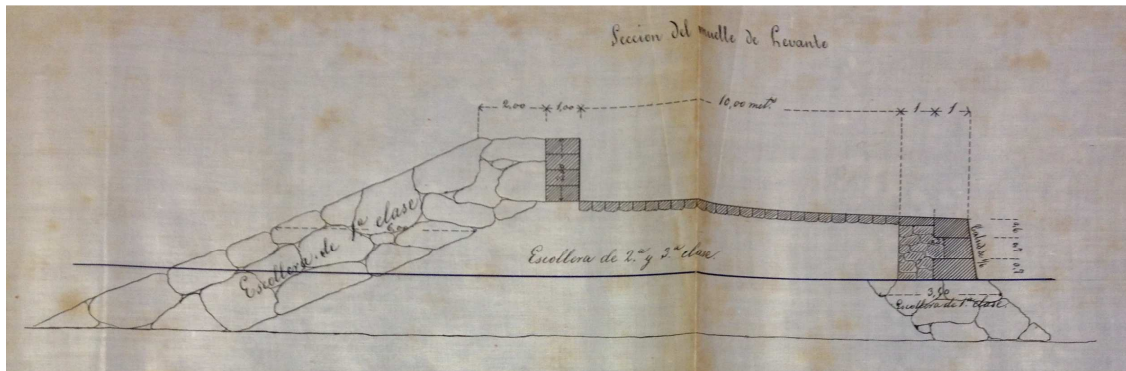
*Plano del anteproyecto de puerto, Alloza 1874 (Autoridad Portuaria de Castellón)*

Como vemos en el plano, se proponía la construcción de dos muelles. El muelle principal, el de Levante, sería más largo y con mayor altura sobre el nivel del mar, dado que debía afrontar los temporales procedentes del NE, los más frecuentes y con mayor repercusión en el mal estado de la mar. El contramuelle, o muelle de Poniente, de menor tamaño, debía completar la protección de los barcos y también asegurar la estabilidad de la arena de la playa, donde hasta entonces llegaban las barcas que hacían el recorrido entre la costa y los buques anclados más lejos, donde hubiera suficiente profundidad.

Lo que se propuso fue, en resumen, un refugio en que embarcar o desembarcar mercancías también los días de mala mar, pero utilizando el mismo procedimiento que ya se hacía a mar abierto: pasar las mercancías de la playa al buque (o en sentido contrario) utilizando las barcas de los pescadores del Grao.

Se ampliaban las posibilidades de descarga construyendo escaleras desde la parte superior de cada muelle, practicable para los carros de transporte, hasta el borde del agua. Podían acercarse a ellas las barcas, pero los buques no podían atracar en paralelo a los

muelles, porque éstos no se hundían verticalmente en el mar, sino en talud, como vemos en la sección que propone el Anteproyecto:



Anteproyecto: Esquema constructivo del muelle de Levante

Aparte de la Memoria, el anteproyecto incluyó un muy preliminar presupuesto de obra por un total de 2.160.635'63 pts., que se resume en esta página:

### Resumen del presupuesto.

	Ptas.
Artículo 1.º - Escollera - - - - -	1.366.877,57
Artículo 2.º - Pílitos y revestimientos interiores - - - - -	345.012,73
Artículo 3.º - Pavimento - - - - -	96.772,86
Artículo 4.º - Obras auxiliares - - - - -	58.771,94
<b>Total - - - - -</b>	<b>1.846.697,12</b>

### Presupuesto de contrata

	Ptas.	Ptas.
• Ejecución material de las obras - - - - -		1.846.697,12
Ptas. imprentas 3 p/100 - - - - -	55.400,91	513.938,51
Ptas. de Dirección y Administración 9 p/100 - - - - -	92.324,86	
Beneficio industrial (comprendido el 3 p/100 por intereses del dinero adelantado) 9 p/100 - - - - -	166.202,74	
<b>Total presupuesto de contrata - - - - -</b>		<b>2.160.635,63</b>

Sumando el presupuesto de ejecución material de estas obras á la cantidad de un millón ochocientos cuarenta y seis mil ochocientos sesenta y siete pesetas doce centimos. Total á la de dos millones ciento sesenta mil ochocientos treinta y cinco pesetas y cinco centimos.

Castellón 22 de Setiembre de 1874

El Ingeniero Jefe de 2.ª clase

Manuel Albes

Examinado.

El Ingeniero Jefe

Albes



Anteproyecto: Presupuesto

El Anteproyecto aporta información realista sobre la relación de la ciudad con el comercio marítimo: pocos barcos, pocas toneladas de mercancías. Atribuye tal escasez a dos factores: la falta de un puerto de abrigo en la playa, y la dispersión de las comunicaciones terrestres existentes. Las mercancías con origen o tránsito por el valle del Palancia terminaban en Valencia, y las de Zaragoza y els Ports terminaban en Vinaroz. Implícitamente, el Anteproyecto exigía un plan de comunicaciones que acabase en el Grao, y el puerto aparecía en 1874 más como apuesta de futuro que como solución a necesidades de aquel momento.

## Primer Proyecto Técnico aprobado (1882)

### ***El puerto como panacea para los males de Castellón***

Señala Ribelles Comín como acontecimiento social importante en nuestra ciudad la constitución de una asociación de carácter relativamente apolítico y marcadamente económico, la **Liga de Contribuyentes**. Fundada en 1876, en sus estatutos figuraba el compromiso de velar por el proyecto del puerto.<sup>26</sup> Sus miembros más activos se encuadraban en comisiones sectoriales, como la de Agricultura o la de Comercio, y también se nombraban comisiones *ad hoc* para representar a la Liga ante terceros.

No es de extrañar que la **agricultura** fuese un interés relevante, en unos momentos en que el tradicional cultivo del cáñamo perdía importancia (menos demanda para barcos de vapor que para los veleros, y con el yute posicionándose como alternativa barata). El vino, en cambio, tenía buenas perspectivas por la plaga de la filoxera en Francia, y las naranjas encontraban precios muy interesantes en Inglaterra.

El **comercio** tenía que responder al reto de exportar estos productos agrícolas, pero necesitaba un transporte adecuado. El ferrocarril no estaba cumpliendo expectativas, ni en cuanto a costes de transporte, ni en cuanto a puntos de destino alcanzados. El transporte marítimo era lo más conveniente, pero los barcos preferían otros puertos antes que fondear en la playa abierta frente al Grao de Castellón.

En 1877 una comisión de la Liga, en la que participo D. Cayetano Huguet Brea, visitó la Jefatura de Obras Públicas y pudo comprobar que el estudio técnico del puerto seguía adelante, siendo previsible la pronta finalización de un proyecto completo, con su correspondiente presupuesto de obra. Cayetano Huguet fue un gran impulsor del puerto desde la Liga de Contribuyentes. Era un castellonense dotado de gran cultura y una desahogada posición económica. Siendo republicano valencianista, no congeniaba con el otro referente republicano de nuestra ciudad en esa época, el federalista Francisco González Chermá, director de diversos periódicos con la palabra *Clamor* en el título.

La situación del proyecto no era tan buena como les pareció en 1877. Un año más tarde la Liga constató que la jefatura provincial de obras públicas estaba en cuadro, y empeoró cuando Alloza pasó a trabajar en el sector privado, en la compañía de ferrocarril AVT, en 1880. El proyecto no se completaba. Lanzó entonces una campaña para conseguir más personal en Obras Públicas y más atención al tema del puerto, escribiendo sendas

---

<sup>26</sup> Ribelles (1905), p. 356

exposiciones al Ministro de Fomento y a los señores diputados elegidos por los distritos de la provincia.

Esas cartas de la Liga no consiguieron resultados concretos, pero nos interesan porque van modelando **el discurso acerca del puerto**, un relato que se irá explicitando y difundiendo entre la sociedad castellonense. Destacamos algunos de estos argumentos:

- La falta de puerto es la causa principal que *“imprime un sello de languidez y abatimiento a nuestra industria y comercio”*
- El puerto va siendo necesario para dar salida al *“creciente desarrollo de las producciones agrícolas de la plana de Castellón”*
- Es necesario también para el futuro, *“abrirá vastos horizontes”* al comercio y a las industrias de esta región
- Hay razones que no son sólo de índole económica:
  - *“Castellón es la única capital de provincia y población de 30.000 habitantes que deja de tener puerto en toda la costa del Mediterráneo”*
  - *“Hora es ya de que esta provincia salga del olvido y estado de postración en que se encuentra”*<sup>27</sup>

### **La nueva Ley de Puertos**

En mayo de 1880, el gobierno del partido conservador, presidido por Cánovas del Castillo, publicó una importante ley de puertos. Establecía que sólo en los puertos declarados “de interés general” el Estado correría con los gastos de construcción, mejora y limpieza. En la lista de tales puertos se incluyeron los de Valencia, Tarragona y Alicante, pero no el de Castellón. Según esta ley, la construcción de nuestro puerto sería exclusivamente asunto provincial y/o local.

La primera reacción de la Liga fue positiva; con el voluntarismo de la época debieron pensar que si construir el puerto dependía de las autoridades de Castellón, se podría avanzar más deprisa. En julio envió sendas cartas al Ayuntamiento y a la Diputación<sup>28</sup>, para las que además recogió firmas en la ciudad, manifestando esas esperanzas:

*“Hoy, la reciente ley de puertos [...] facilita la pronta ejecución del proyecto, pues [...] la construcción de puertos de la clase a que corresponde el de Castellón, compete exclusivamente a las Diputaciones y Ayuntamientos”*

También estas cartas reforzaban el discurso sobre el puerto como panacea, insistiendo en el maravilloso futuro que proporcionaría el puerto:

*“Todo este importante movimiento de exportación e importación redundaría en beneficio de Castellón entero; las clases jornaleras [...]; los comerciantes [...], los propietarios de fincas urbanas [...], los que tienen vinculada su riqueza en los productos agrícolas [...], en una palabra, todas las clases, con la realización de ese fecundo pensamiento, encontrarían honra y provecho por la importancia inmediata que habría de proporcionar a nuestra capital.”*

---

<sup>27</sup> Ribelles (1905) pp. 356-360, las citas son de su transcripción de los escritos de la Liga

<sup>28</sup> Ribelles (1905), pp. 364-369



Por otro lado, resaltaban lo negativo que sería perder la oportunidad de construir un puerto cuanto antes, presentando en tal caso un futuro sombrío: “*Reflexionemos fríamente sobre el triste porvenir que espera a Castellón si todos sus hijos no hacemos un supremo esfuerzo para sacarle del abatimiento en que se encuentra*”. El puerto de Vinaroz se llevaría el tráfico marítimo del Maestrazgo y de la Plana, el proyecto de ferrocarril Calatayud - Teruel - Sagunto implicaría dotar a Sagunto de su propio puerto, y Castellón quedaría “*relegada al rango humilde de una población rural de tercer o cuarto orden*”, y podría perder la capitalidad.

La prensa también se hacía eco de este clima de creciente reivindicación del puerto como trampolín para que Castellón tomara impulso. Por ejemplo, *La Provincia*, al dar cuenta de una visita de la Liga a la Diputación por el tema del puerto, informaba que la Diputación prometió “*todo el apoyo necesario para que pueda llevarse a su debido cumplimiento una obra de tanta importancia que fomentará la riqueza agrícola y comercial de esta ciudad*”. A continuación el periódico ofrecía también sus páginas para futuras ocasiones:

*“Por nuestra parte felicitamos a los iniciadores de tan acertado pensamiento, y ofrecemos nuestra publicación para fines tan útiles como convenientes”*<sup>29</sup>

Toda la ciudad pudo conocer y comentar estas cartas de la Liga a nuestras autoridades, que se hicieron públicas. *La Provincia* informaba así:

*“Han circulado con profusión las esposiciones que la Liga de Contribuyentes dirige a las escelentísimas corporaciones provincial y municipal [...]. Ambas corporaciones, animadas de los mayores deseos, [...] acordaron nombrar las comisiones [...] que conduzcan a la realización de la idea.”*<sup>30</sup>

Así, en el verano de 1880 ya tenemos creado y ampliamente difundido **un discurso, un relato maximalista, sobre el puerto**: si se construye, el futuro de Castellón será maravilloso; si no se construye, el futuro será catastrófico.

### **La Junta del Puerto de 1880**

Las iniciales lecturas positivas de la ley de puertos de 1880 no se vieron confirmadas en absoluto. El voluntarismo inicial chocó con la falta de dinero, y tanto Diputación como Ayuntamiento contestaron en el mismo sentido: puerto sí, pero si lo paga el Estado.

En su respuesta del 2 de Agosto de 1880, el Ayuntamiento proponía que se reuniesen representantes del Ayuntamiento, la Diputación y la Liga para ver cómo conseguir que el Gobierno se hiciera cargo de la construcción del puerto. Las tres delegaciones se constituyeron poco después en **Junta del Puerto**, que contaba con el propio alcalde, Carlos Ferrer, el presidente de la Liga Cayetano Huguet, y el diputado provincial Ruiz Vila.

Las iniciativas de la Junta del Puerto fueron en dos sentidos: por una parte, terminar el proyecto técnico, y por otra conseguir la financiación del Estado. Como la nueva ley dejaba el proyecto bajo responsabilidad local, se acordó contratar a un ingeniero, D. Manuel Lozano. Cayetano Huguet pagaba los gastos. Debía terminar el proyecto bajo la dirección de Leandro Alloza, autor del anteproyecto. Éste último trabajó gratis, sacrificando su tiempo

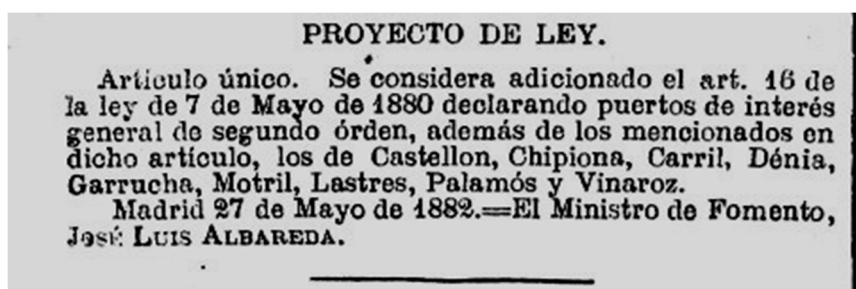
<sup>29</sup> Periódico *La Provincia*, nº 6, 25/07/1880, p. 2

<sup>30</sup> Periódico *La Provincia*, nº 11, 12/08/1880, p. 2

libre, pues desde finales de 1880 trabajaba en la compañía de ferrocarriles AVT. El proyecto fue terminado y entregado a la Diputación en Diciembre de 1881.

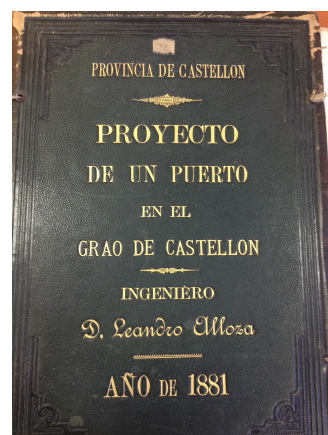
Por su parte, Ruiz Vila contactó en Octubre de 1881 con Sagasta, que desde febrero de ese año ocupaba la presidencia del gobierno, y obtuvo promesas de apoyo de su parte. Con el proyecto terminado, la Junta del Puerto organizó en abril de 1882 el viaje a Madrid de una comisión de alto nivel, que incluyó al ingeniero Alloza, al nuevo alcalde D. Joaquín Peris Martí, y al entonces presidente de la Diputación Ruiz Vila.

Las negociaciones de dicha comisión con el Gobierno **tuvieron éxito**. El proyecto técnico fue aprobado por Real Orden de 6 de mayo de 1882. Por otra parte, el puerto de Castellón subió oficialmente de categoría, pasando a ser de interés general,<sup>31</sup> y por tanto costeadado por el Estado:



### **El Proyecto**

Como explica el propio documento en la Memoria que lo prologa, el Proyecto<sup>32</sup> se redactó teniendo en cuenta el anteproyecto aprobado en 1874, y también, pero sólo en parte, las recomendaciones de mejora que había hecho constar la Comisión de Marinos y Armadores de Valencia. Esta Comisión proponía un puerto bastante mayor, con 2 muelles paralelos adentrándose en el mar y un tercer muelle transversal, que separaría el puerto, lugar de carga y descarga, del antepuerto, lugar de refugio en caso de temporal.



Alloza estimó en la Memoria que un proyecto de ese tipo requeriría un presupuesto de unos 7 millones de pesetas de entonces. Quizá por redactarse cuando debían costearlo las instituciones locales, el proyecto fue más modesto, parecido al anteproyecto: puerto algo mayor pero con sólo dos muelles, y un presupuesto de 2.593.737'77 pts.

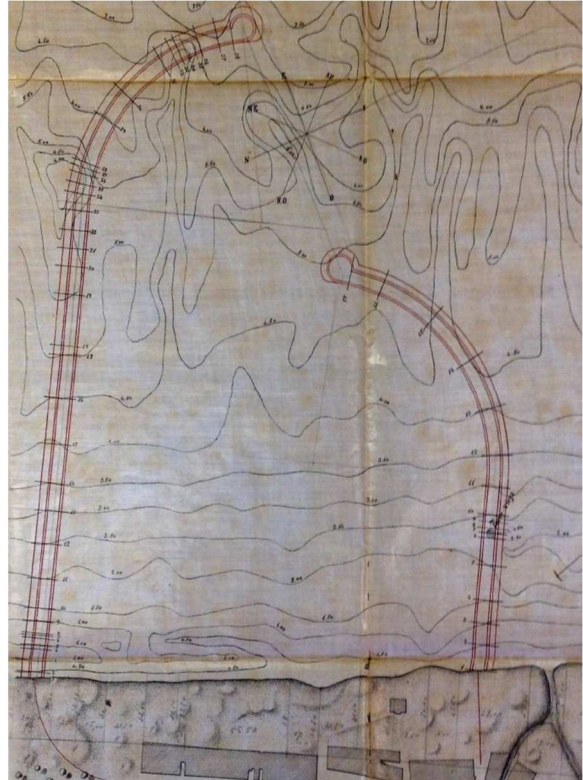
<sup>31</sup> Publicado en <http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1882/155/A00676-00676.pdf>

<sup>32</sup> Archivo de la Autoridad Portuaria de Castellón

El plano general del puerto quedó así, no muy diferente del reproducido en la página 6, que era un plano del anteproyecto. El puerto era más amplio, los dos muelles estaban más separados. Ambos presentaban una parte recta, la *primera alineación*, y una segunda alineación curva rematada por una cabeza circular.

La entrada del puerto tenía una anchura prevista de 230 m, y la distancia entre muelles en la orilla era de 490 m. El muelle de Levante tenía una longitud total de 561 m, con una primera alineación recta de 300 m. El otro muelle medía 496 m, y su parte recta 200 m.

Con estas dimensiones, la Memoria estimaba que podrían anclar simultáneamente dentro del puerto y quedar protegidos hasta 15 barcos de 300 toneladas y 5 de 500, multiplicando por 5 el número de barcos que, según las observaciones realizadas en los años precedentes, coincidían en los mejores días frente a la playa abierta del Grao.



## La mitificación del puerto

Habiendo comunicado la delegación de la Junta del Puerto a las instituciones y la prensa de Castellón el éxito conseguido en Madrid, sus componentes emprendieron viaje de regreso a Castellón. En Valencia recogieron al otro protagonista del éxito, Leandro Alloza, y todos juntos llegaron finalmente a la estación de nuestra ciudad. Todas las instituciones y asociaciones se unieron para prepararles una gran recepción ese mismo día, el 23 de Junio de 1882.

Tras los actos en la propia estación y la comitiva al centro de la ciudad, se celebró un pleno extraordinario del Ayuntamiento, en el que Alloza y Ruiz Vila fueron declarados hijos predilectos de la ciudad. Dos días después, el domingo 25 de Junio, se celebró una velada lírico-literaria en su honor, en el Nuevo Casino. El domingo siguiente, 2 de Julio, tuvo lugar el último acto público en honor de los nuevos héroes, una comida organizada por la Liga de Contribuyentes. El relato de estos festejos ocupa 46 páginas en el texto de Ribelles Comín.<sup>33</sup> No es de extrañar: lo que se hizo, se escribió y se presenció esos días fue el punto álgido en el proceso de mitificación del futuro puerto. En adelante, el puerto sería considerado como cuestión de vida o muerte para la ciudad.

La prensa no ahorró ditirambos sobre lo sucedido y lo que vendría a continuación. El periódico *La Provincia*, afín a Ruiz Vila y al *Cossí* en ese momento, publicó la reseña de la que hemos incluido algunos párrafos en la portada de este trabajo. El periódico

---

<sup>33</sup> Ribelles (1905), pp. 379-424

republicano *El Clamor de la Democracia*, próximo a otro de los comisionados, el presidente de la Liga Cayetano Huguet Breva, también resaltó en primera página el éxito conseguido:

### RECEPCION DE LOS SRRES. ALLOZA y RUIZ VILA.

Acaso nunca haya visto Castellon espectáculo más conmovedor ni una manifestacion más entusiasta é imponente que la que en la tarde de anteayer cruzó á lo largo de nuestras rectas y anchas calles para rendir justísimo tributo de simpatia y gratitud á los ilustres paricios que honraba el pueblo cuando con frenético ardimiento y á una voz vitoreaba á los señores don Vicente Ruiz Vila y don Leandro Alloza Agut.

Uno de los aspectos que más llaman la atención es el listado de las asociaciones que participaron el día 23 en el desfile que paseó por el centro de la ciudad a los nuevos Hijos Predilectos de Castellón. El mismo periódico nos proporciona esa lista, en el recorte que vemos a la derecha.

Esa gran cantidad de agrupaciones en Castellón debía proporcionar una difusión de noticias comparable a los grupos de whatsapp de nuestros días. Unas redes sociales adecuadas a una ciudad en la que todos se conocían, y todo se sabía y se comentaba gracias a tanta vida social.

Quiero destacar la presencia de gremios de canteros, carpinteros, pintores, herreros, cerrajeros, azulejeros, ... Los españoles habían empezado a oír hablar, con la crisis de los años 60 y la propaganda política del Sexenio Revolucionario, de la conveniencia de las obras públicas para dar trabajo a los desempleados. En esta ocasión vemos que el puerto ya no era sólo importante para la gente de Castellón como infraestructura comercial futura, o como símbolo y garantía de la capitalidad provincial, sino por el mismo hecho de su construcción, **una obra que iba a dar mucho trabajo.**

el siguiente órden: Gremio de marineros, gremio de canteros, gremio de tejedores, gremio de oficiales carpinteros, gremio de pintores, gremio de fabricantes de jabon, gremio de herreros y cerrajeros, gremio de fabricantes de azutejos, gremio de sogueros, la Constructora Castellonense, gremio de carpinteros, gremio de zapateros, la Industrial Castellonense, comercio, colegio agronómico, círculo cooperativo, casino de Artesanos, Ateneo obrero, círculo de Labradores, casino de Cazadores, Nuevo Casino, Casino Antiguo, Liga de contribuyentes, Prensa periódica, Sindicato de riegos, Junta del puerto, Ayuntamiento, Diputacion, Autoridades, Claustro.

Un aspecto que destacan las informaciones de esos actos es la supuesta **unidad** de todos los castellonenses para reivindicar el puerto. En la velada lírico-poética del 25 de Junio, las poesías más aplaudidas<sup>34</sup> fueron las de D. Ramiro Ripollés, que leyó en valenciano una larga composición de la que extraemos estos versos<sup>35</sup>:

*y p'à deixar de este día  
una gloriosa señal,  
escullim la que es més noble,  
la que els pobles més richs fá,  
la que á la victoria els guía,  
y els du á la prosperitat,*

*la unió cordial y sincera,  
la santa y dichosa pau;  
[...] que yo oixch á la patria benehida  
plena de amor exclamar:  
¡Pa ser bons castellonenses,  
es precís ser bons germans!*

Pero la unidad entre los partidos políticos nunca es total. El mismo domingo 25 de Junio en que *La Provincia* y *El Clamor de la Democracia* dedicaban al puerto largos y exultantes artículos en primera página, otro periódico de Castellón, portavoz de la importante facción republicana de González Chermá, que había quedado excluida de la negociación en Madrid, despachó el asunto con siete líneas en segunda página:

<b>Año III.</b>	<b>Castellon 25 Junio de 1882.</b>	<b>Núm. 96.</b>
<b>PRECIOS DE SUSCRICION.</b> En Castellon, un mes, 50 cént. —Fuera, trimestre, una peseta —Anuales, tres pesetas. El pago será adelantado. Redaccion, Ramonido 70.	<b>EL CLAMOR</b> <b>PERIODICO SEMANAL</b>	<b>PUNTOS DE SUSCRICION</b> — En la Redaccion y Administra- cion de este periódico, La correspondencia, tanto poli- tica como administrativa, se diri- girá calle de Esmedio 70.
<b>ORGANO DEL PARTIDO DEMOCRATICO-PROGRESISTA DE ESTA PROVINCIA.</b> DIRECTOR:--FRANCISCO GONZALEZ CHERMÁ.		

— — — — —

**El martes, al recibir la noticia de que el Senado habia aprobado el proyecto de ley declarando de utilidad general el puerto que se ha de construir en nuestra rada, se tiraron al vuelo las campanas, y la música del Establecimiento de Beneficencia recorrió las calles de la capital.**

— — — — —

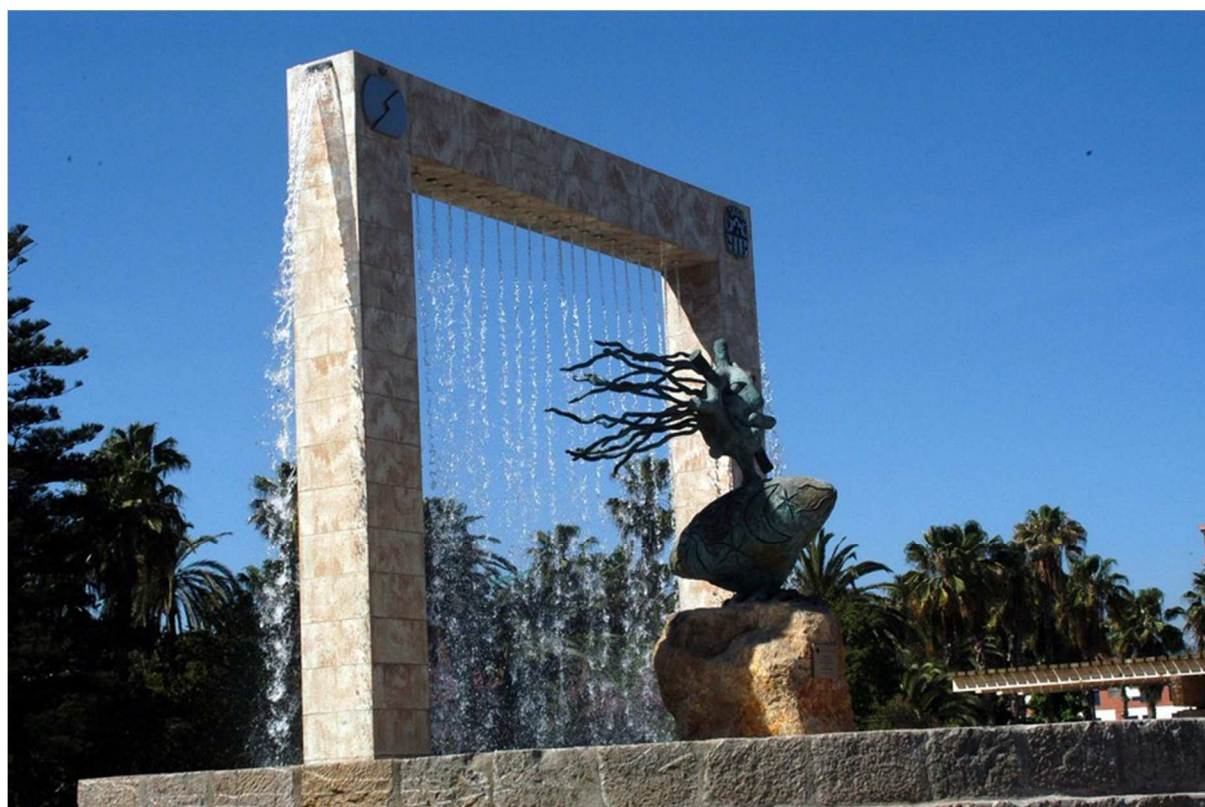
<sup>34</sup> Reseña de la velada en el nº 52 de *El Clamor de la Democracia*, de 29 de Junio

<sup>35</sup> Copiados de Ribelles (1905), p. 412

## El Proyecto tarda en hacerse obra

Tras las gestiones en Madrid que culminaron con la aprobación del proyecto y la recalificación del puerto como de interés general, el expediente siguió su curso y en Octubre de ese mismo año de 1882 el gobierno ordenó comenzar las obras. Tal como se había establecido en la R. O. de aprobación del proyecto,<sup>36</sup> las obras inicialmente debían empezar en la cantera de Les Serretes para comprobar su idoneidad, después establecer la vía de transporte hasta la playa, y luego se empezaría a construir la primera alineación del dique de Levante.

El ferrocarril auxiliar de la cantera a la playa del Grao, 7 kilómetros de vía, tardó siete años en construirse, y la ceremonia de la primera piedra del muelle de Levante se realizó en 1891, nueve años después de la celebración del éxito en el verano de 1882. Tras la primera piedra hubo nuevas demoras, y las obras no cobraron otro ritmo hasta la constitución en 1902 de la Junta de Obras del Puerto, momento que se recuerda en la Rotonda del Centenario del Grao de Castellón.



*Fuente del Centenario. Web de turismo del Ayuntamiento de Castellón*

Con el proyecto del puerto convertido en la mitificada solución para todos los males de Castellón, no es de extrañar que en esos veinte años, entre 1882 y 1902, crecieran las frustraciones y hubiera conflictos que llegaron a la calle. Vamos a tratar de rastrear esos hechos en los documentos de la época.

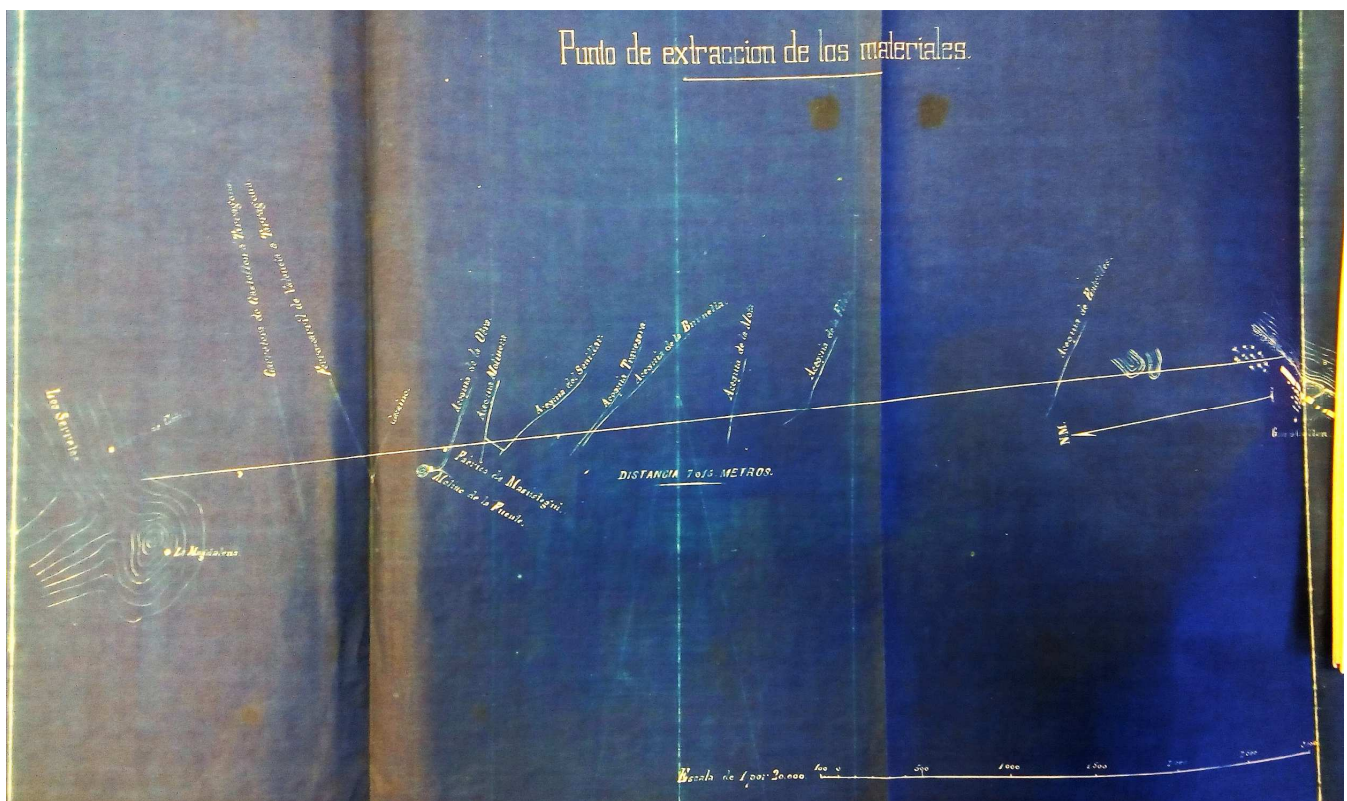
---

<sup>36</sup> R. O. de 6 de mayo de 1882, transcrita en Ribelles (1905), p. 377

## Etapa del Estado (1882-1891)

Si bien la construcción del puerto debía hacerse por contrata tras subasta pública de la obra, el Ministerio de Fomento ordenó que primero la Jefatura Provincial de Obras Públicas actuase en la cantera para comprobar su idoneidad, y también que proyectara y construyera la vía de transporte desde la cantera a la playa. El objetivo de estos trabajos preliminares era, según la R. O. de 6 de mayo ya citada, “evitar futuras reclamaciones del contratista sobre la explotación de las canteras”.

El siguiente plano, incluido en el Proyecto de Alloza, muestra la situación de la cantera y el trayecto más corto hasta la playa, por donde pasaría el ferrocarril auxiliar con que llevar la piedra a la obra del puerto:



Plano de acceso desde Les Serretes a la playa. Autoridad Portuaria

Vemos en el plano a la izquierda la elevación de Les Serretes, junto al cerro de la Magdalena. La recta que une esa cantera con la playa pasa junto al Molino de la Fuente y debía superar entonces varias acequias, arroyos y marjales antes de llegar a la playa, a la derecha en el plano. Los cruces viales más importantes eran con la carretera y con el ferrocarril de Valencia a Tarragona.

### **La vía de 7 Km que tardó 8 años en construirse**

Si bien los trabajos en la cantera empezaron antes de finalizar 1882, y los de explanación del terreno para la vía del ferrocarril en Febrero de 1883, la vía en sí no empezaba a construirse. Debía realizarse un proyecto técnico específico para ese ferrocarril, y conseguir su aprobación, incluyendo el presupuesto correspondiente. Pero esto no acababa de completarse. Recordemos que la Liga de Contribuyentes ya había reclamado a Fomento en 1878 que aumentara el personal técnico de la Jefatura Provincial

de Obras Públicas porque el expediente del puerto no avanzaba. Ahora el expediente atascado en la Administración era el del ferrocarril de Les Serretes.

La Liga nombró en 1885 y 1886 diferentes comisiones para que se enterasen de la situación y pusiesen remedio al atasco. Debieron vivir en persona situaciones parecidas a las que había descrito Larra en su famoso artículo “*Vuelva usted mañana*”<sup>37</sup>. No podemos evitar pensar en oscuras oficinas donde desmotivados funcionarios no movían un papel si no lo exigía alguien suficientemente poderoso. En 1887, la Liga acudió en busca de ayuda al periodista y político madrileño Emilio Sánchez Pastor, que era entonces Diputado en Cortes por el distrito de Castellón. Era un diputado “cunero”, que actuaba fuera de la órbita del Cossí, tratando de crear una fuerza alternativa más cercana al liberal Sagasta.

Una carta de la Liga al ministro de Fomento en Enero de 1888<sup>38</sup> resumía los problemas encontrados hasta entonces: Se expropiaron terrenos, se movieron tierras para tender los raíles, pero no se había resuelto un problema concreto, el cruce con el tren de Castellón a Tarragona. Se había presentado desde obras Públicas de Castellón un proyecto de cruce mediante paso a nivel. La Dirección General de Obras Públicas había pedido después, en 1885, un proyecto alternativo: un cruce elevado sobre puente. El nuevo proyecto se entregó en 1887, y entonces se pidieron desde Madrid presupuestos comparativos de las dos soluciones. En el momento de escribir la carta de la Liga, la Jefatura de Obras Públicas de Castellón no había enviado todavía ese estudio comparativo.

La causa que apuntaba la Liga era que la ausencia del Ingeniero Jefe, D. Juan Llanas, “*en comisión de servicio en Almería desde hace muchos años*”, provocaba un retraso generalizado en nuestra Jefatura provincial. Y la solución propuesta no era otra que sustituir al citado Ingeniero Jefe, siempre ausente, por D. Leandro Alloza, que había reingresado a Obras Públicas en 1885 y trabajaba entonces en la Jefatura de Albacete.

La prensa no dejaba de comentar esta situación. En 1888, este dibujo del periódico satírico *La Juventud*, una tortuga arrastrando la primera piedra por los raíles, venía acompañado de estos versos:

*“El Cosí, la Liga, los Fabra, Ruiz Vila  
los grandes, los chicos, todos a cual más  
se afanan, se esfuerzan, se matan por darnos  
un puerto de mar  
y es tanto el empeño que muestran por ello  
los hijos preclaros de esta población,  
que en breve, muy pronto, de aquí a unos mil años  
[...] tendremos un puerto ...”*



<sup>37</sup> El artículo de Larra se puede leer en la Biblioteca Virtual Cervantes: [http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/vuelva-usted-manana--0/html/ff7a5caa-82b1-11df-acc7-002185ce6064\\_2.html](http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/vuelva-usted-manana--0/html/ff7a5caa-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html)

<sup>38</sup> Carta transcrita íntegramente en Ribelles (1905), pp. 430-432



El problema puede parecer técnico si no reparamos en que llevaba tantos años estancado. La prensa apuntaba no tanto a los técnicos, sino a las miserias de la política

## EL DUQUE DE TETUAN

**No vamos á hacer la biografía del eterno discrepante de todas las situaciones que se hallan en las postrimerías de su poder. Vamos á reseñar en breves líneas lo que el heredero de O'Donnell significa en nuestra provincia.**

local. En Febrero de 1888, *El Clamor de Castellón* dedicaba un artículo a D. Carlos O'Donnell, Duque de Tetuán y padrino del Cossí en Madrid, en el que decía que los favores políticos de este personaje se aprovechaban para el medro personal de los miembros del Cossí en la Diputación, pero no en beneficio de los intereses de la provincia:

*“Sus amigos [...], siguiendo como sigue la sombra al cuerpo las continuas evoluciones de su dueño, han logrado organizar la provincia de tal suerte,*

*que ni bajos ni altos empleados de la administración en general pueden ocupar sus puestos sin el exequatur del Alhá del cosierismo (O'Donnell), exequatur decretado a propuesta del Mahoma de esa agrupación (Victorino Fabra) [...]” “Y si bien la poderosa influencia del antiguo palaciego de Don Amadeo (se refiere a O'Donnell) reporta no pocos beneficios a sus paniaguados, [...] en cambio para la provincia esa misma influencia no ha sido nunca empleada [...]. Del proyectado puerto de la capital ni hablemos; cinco años [...] que tiene la misma categoría, es decir, la de proyecto.”*

El 18 de Marzo de ese mismo año, *El Clamor de Castellón* cargaba contra el gobernador civil González Rivera con ocasión de su cese, al que se oponía O'Donnell:

*“Como cosa cierta hemos leído en varios periódicos que la reina ha firmado el real decreto declarando la cesantía del gobernador [...]. Próximamente dos años se halla al frente de la provincia, siendo por tanto uno de los que por más tiempo la han gobernado [...].”*

*¿Qué ha hecho durante tan largo plazo? No ha logrado adelantar las obras del puerto a pesar de las vivas instancias que en este sentido se le han dirigido. El teatro para cuya construcción tantos otros han trabajado, ha recibido durante su mandato el golpe de gracia [...]. Nada ha hecho en pró de la enseñanza pública [...]*

*El Duque de Tetuán y el señor Alonso Martínez trabajan por sostenerle. Lo comprendemos en el primero, pues a ello le obliga la lealtad con que le ha servido y le sirve el señor González Rivera [...]*

En Abril de 1888, el mismo periódico publicaba destacada en segunda página, iniciando la crónica local, esta muestra de desaliento ante las demoras del puerto en los despachos de Obras Públicas:

*“Lo que ocurre en el expediente para la construcción del puerto es verdaderamente extraordinario. Seis años que se obtuvo la concesión, y cuando abrigaban los castellanenses la esperanza de que conforme a los términos de aquella, en brevísimo plazo se construirían algunos metros de escollera, ven con profunda alarma transcurrir los meses y los años en un continuo expediente.*

*Creímos al fin en 5 de Mayo último vernos exentos de la construcción del puente para el cruce, al disponerse por la Dirección que se hiciera un presupuesto comparativo entre aquellas obras y las del paso a nivel.*

*¡Vana ilusión! Va a cumplirse un año y el proyecto continúa en las oficinas de obras públicas. El desaliento cunde entre todos.”*

Desde Castellón se hicieron entonces nuevos intentos de desbloquear la situación. Hipólito Fabra (sobrino del todopoderoso Victorino Fabra Gil) y el propio Ruiz Vila viajaron en comisión a Madrid en Mayo de 1888 para hacer progresar el expediente, y regresaron con promesas que esta vez se fueron cumpliendo. Dos diputados cuneros, el citado Sánchez Pastor, y el ingeniero valenciano D. Juan Navarro Reverter, diputado por Segorbe, destacaron como valedores en Madrid del interés de Castellón por el puerto.

A principios de Junio de 1888 se aprobó por fin el proyecto del cruce a nivel del ferrocarril de Les Serretes con la vía del tren de viajeros Valencia-Tarragona. La prensa afín a los comisionados destacó la noticia:

**SUPLEMENTO**  
A  
**LA PROVINCIA**  
*Correspondiente al 7 de Junio de 1888*

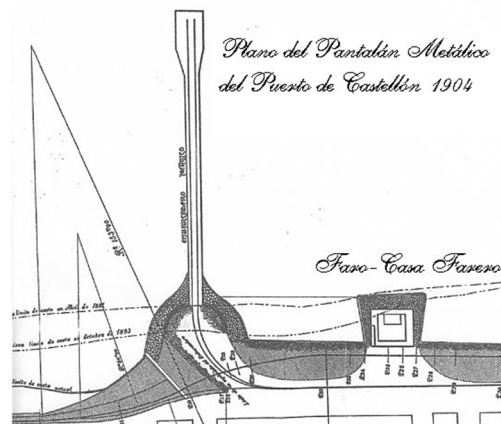
---

Anoche despues de hecha la tirada del número correspondiente al día de hoy, recibió don Hipólito Fabra, presidente de la comision oficial que fué á Madrid á gestionar el pronto despacho y resolucion del proyecto y presupuesto de paso nivel de la línea férrea á la cantera, el siguiente telegrama:

**«Madrid 6 tarde. Hoy ha firmado Ministro expediente paso nivel.—Sanchez Pastor.»**

Pudieron continuar los trabajos del tendido de la vía férrea, pero hasta Septiembre de 1889 no se aprobó el expediente para comprar grúas y básculas para la cantera, y locomotoras y vagones para transportar piedras a la playa. Por fin podrían moverse las piedras de la cantera para construir el primer trozo del muelle de Levante.

En paralelo a este lento progreso de una obra pública gestionada por la Administración, la iniciativa privada había buscado sus propias soluciones. D. Mateo Vila, relacionado con la compañía catalana propietaria de la Panderola, obtuvo licencia para construir un embarcadero<sup>39</sup> en la playa del Grao, similar al que se estaba construyendo en Burriana. El embarcadero se inauguró en 1891, antes de que el puerto artificial ofreciera ninguna otra facilidad para el embarque o desembarque de mercancías que las barcas entre la playa y los buques. Permitiría a nuestro tren comarcal llegar hasta el punto de carga y descarga, hasta el mismo barco que exportaba las naranjas.



Plano del embarcadero del Grao

### **Conflicto político: el “motín de Castellón”**

Al año siguiente de quedar aprobado el proyecto del tren de Les Serretes, Leandro Alloza fue nombrado Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Castellón. La prensa se hizo eco inmediatamente de la noticia, como muestra este recorte de *El Clamor de Castellón* de 3 de Agosto de 1890:

**Con verdadera satisfacción publicamos, que, don Leandro Alloza ha sido nombrado Ingeniero jefe de esta provincia.**

Pero el regreso de Alloza como máximo responsable de Obras Públicas de la provincia fue una esperanza pronto frustrada. El gobierno se sostenía en la llamada “conjunción” de partidos y personalidades conservadoras, sobre las que la oposición progresista y republicana señalaba las desavenencias. En el siguiente número de *El Clamor*

**Aparece en la Gaceta un nombramiento y al día siguiente desaparece; firma la reina una credencial y a las veinticuatro horas firma en la misma credencial su invalidez.**

*de Castellón*, del día 7 de Agosto, se publicaba una carta del corresponsal en Madrid de título “No se entienden”, con el párrafo que vemos a la izquierda.

<sup>39</sup> Plano obtenida del blog <http://graugrafic.blogspot.com.es/2009/10/el-ayer-y-el-hoy.html>

Extraordinaria capacidad profética pareció tener ese corresponsal, porque unos días después llegó el cese para D. Leandro Alloza: ya no vendría a Castellón sino a Tarragona. El día 21 de Agosto de 1880 *El Clamor de Castellón* comentaba la noticia con dos extensos artículos, “Sin nombre” y “El reto”. Del primero extraemos estas palabras:

“SIN NOMBRE

*No, no tiene nombre lo que acaba de ocurrir.*

*Los deseos, los anhelos de la opinión pública viéronse coronados con el nombramiento de ingeniero jefe de esta provincia a favor del hijo predilecto de Castellón, del peritísimo y honrado patricio don Leandro Alloza.*

*[...] y cuando nadie que se precie de bueno, cuando todos determinados por la mejor buena fe creían que la venida de nuestro paisano predilecto no podía tener detractores, un telegrama luctuoso desvanece por completo las alegrías [...]*

El segundo artículo culpaba directamente a Victorino Fabra Gil de este cambio en los nombramientos:

*“Nueve años hace que fue separado de mando de esta provincia un inteligentísimo ingeniero, un funcionario laborioso, un castellanense ilustre [...]. Nueve años transcurrieron solicitando y pidiendo que regresara aquí, porque sabemos que sin su interés y su apoyo el puerto seguirá siendo un mito, un sueño [...].*

*Y cuando al fin se logra la reposición, cuando la noticia de su nombramiento hace estrechar todas las manos y brotar todos los plácemes, el cacique, el gran cacique sube a lo alto de su interesada soberbia y exclama: “eso no será, porque a mí no me place; que se pierda todo menos mi omnipotencia: yo, yo solo contra todos.”*

El artículo terminaba así:

**Alloza es de nuevo destituido y cesa el día mismo en que toma posesión, y no hay castellanense que no se sorprenda con el más asombroso estupor, desde el jornalero al capitalista, desde el menestral al comerciante, desde el liberal al reaccionario.  
Es un reto, un reto en toda regla.**

Según *El Clamor de Castellón*, Fabra, instalado con su parentela en la Diputación, retaba a toda la ciudad. El siguiente número del mismo periódico, publicado el 24 de Agosto, era también casi un monográfico sobre el tema. Incluyó dos artículos en primera página, la convocatoria a una manifestación por el centro de la ciudad, y la reproducción de una carta de los castellanenses al ministro de Fomento.

Extraemos de esa larga carta, escrita con el típico estilo recargado de la época, lo que nos parece más significativo:

*“EXPOSICIÓN que el pueblo de Castellón dirige al Excmo. Sr. Ministro de Fomento*

*Excmo. Sr*

*Los que suscriben, verdadera representación de todas las clases sociales en la ciudad de Castellón de la Plana, unidos en la justa aspiración de un interés colectivo regional, sin distinción de matices políticos, [...].*

*Castellón recordaba con gusto los meritorios servicios que el señor don Leandro Alloza tuvo ocasión de prestar al distrito durante los muchísimos años que ejerció en él sus funciones [...]*

*Castellón recordaba, finalmente, no sin pena, que desde la remota fecha en que la obra del puerto mencionada obtuvo la superior aprobación, habían transcurrido más de ocho años sin haberse todavía arrojado en la playa un mal pedrusco [...]*

*Suplicándole se sirva disponer lo conveniente para que el señor Ingeniero don Leandro Alloza, sea nuevamente destinado a la jefatura del ramo en esta provincia, cuya gracia esperan conseguir de la notoria justificación de V. E.”*

**Castellón 24 de Agosto de 1890.—Siguen las firmas:—Liga de Contribuyentes, Consejo de Agricultura, Sindicato de Riegos, Círculo de Labradores, Casino Antiguo, Casino Nuevo, Centro Democrático Instructivo, Casino de Artesanos, Centro Federal Pactista, Círculo Cazadores, Sociedad La Lira, Orfeón Castellonense, Colegio de Abogados, Centro Instructivo Familiar, Centro de la Marina, Comité liberal conservador, Comité liberal reformista, Comité republicano progresista, Junta del partido católico tradicionalista, Comité de coalición republicana, Comité federal pactista, Comité posibilista, Sociedad Tipográfica, Sociedad de Obreros Panaderos, Sociedad de Obreros Albañiles y todos los gremios de artes y oficios de la capital.  
Excmo. Sr. Ministro de Fomento.**

Lo más importante es este conjunto de entidades firmantes: desde asociaciones culturales a gremios y sindicatos, y comités locales de distintos partidos políticos. Señala el profesor Martí<sup>40</sup> que estaban casi todos: *“Carlíns, conservadors, romeristas, possibilistes, zorrillistes i federals: sols faltaven els fusionistes, el Cossí.”*

<sup>40</sup> Martí Martínez (1985), p. 249

La manifestación fue multitudinaria: según *El Clamor de Castellón* acudió todo el pueblo “*excepte les famílies dels cacics i els que se n’aprofitaven*”.<sup>41</sup> Tras la manifestación del día 24, tensa espera en la ciudad, pues no llegaba ninguna reacción de Fomento. Lo que llegó, nos cuenta Ribelles Comín<sup>42</sup>, fue el rumor de que ya estaba viniendo a tomar posesión el ingeniero D. Juan Llanas, que había presidido en ausencia, por comisión de servicio en Almería, la Jefatura Provincial de Obras Públicas durante los años de atasco del proyecto ferroviario. *El Clamor de Castellón* del 7 de Septiembre calentaba los ánimos con un artículo en primera página titulado “*Consecuencias*”, anunciando “*choques sociales*” y la caída de Fabra:

## “CONSECUENCIAS

*La física demuestra, “no existe efecto sin causa” [...]*

*Así como de las corrientes atmosféricas resultan choques violentos que despiden chispas eléctricas que atruenan y desgarran los espacios descargando y purificando la atmósfera, de la misma forma en las sociedades saturadas de leyes absurdas y de prácticas hijas de la soberbia individual, han de resultar choques sociales.*

*[...] Y una vez apuradas las vías legales, si no es atendido sometiéndole a vivir la vida de los parias, Castellón - que no tiene nada de cobarde como lo creen los cossieros - hará rodar por el suelo, legalmente se entiende, al esforzado cacique, al tío de las pantorrillas, y caerá de su altura, quieran o no los duques [...]*”

Estas palabras fueron redactadas antes del día de salida del periódico, pues no tenían los periódicos entonces la flexibilidad y medios para cambiar sobre la marcha lo que iban a publicar. Porque en la noche del sábado día 6 al domingo día 7 de Septiembre se había producido “**el motín de Castellón**”, del que pudo escribir este periódico en el siguiente número, el 11 de Septiembre, número que fue secuestrado por las autoridades.

En principio, la “consecuencia” que debía ocurrir esa tarde del 6 de Septiembre era una pitada contra la llegada del Ingeniero Juan Llanas, pitada “espontánea” según la prensa republicana, o “instigada” según la prensa gubernamental. Pero al parecer hubo bofetadas entre uno de los animadores de la pitada y un empleado de Obras Públicas que debía favores a Llanas, y enseguida un grupo de manifestantes se concentró ante la casa del presidente de la Diputación, Hipólito Fabra (sobrino de Victorino Fabra Gil).

Hubo gritos contra los caciques locales, contra el Cossí, contra el Duque de Tetuán, y destrozos a golpes y pedradas en la puerta de la casa. Trató de apaciguar ánimos el gobernador civil, Antonio Baztán, pero no todos le hicieron caso. Quedó detenido un manifestante que se le enfrentó, y finalmente intervino la guardia civil a caballo disolviendo a golpes los grupos, practicando detenciones, y custodiando la casa del presidente de la Diputación.

---

<sup>41</sup> Martí Martínez (1985), p. 250

<sup>42</sup> Ribelles (1905), p. 440

El periódico republicano secuestrado se conserva en el Archivo Municipal. Su cabecera es mucho más llamativa de lo habitual, desafiando a toda página al Duque:

**EL CLAMOR DE CASTELLÓN**  
PERIÓDICO DEMOCRÁTICO Y PROGRESISTA

---

AÑO XII	<small>PRECIOS DE SUSCRICIÓN</small> En Castellón, en mes. . . . . 0'25 Ptas. Provincias, en trimestre. . . . . 0'75 en año. . . . . 2'50 El pago será adelantado.	<b>Jueves 11 de Setiembre 1890</b> SE PUBLICA LOS JUEVES Y DOMINGOS	<small>REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN</small> Castellón de la Plana. Toda la correspondencia se dirige al administrador.	NÚM. 555
---------	--	--	--	----------

---

**“EL DUQUE DE TETUAN**

**no concede importancia á los sucesos de Castellón.»**

Atrévase el Duque de Tetuán á venir á esta capital y se convencerá de las energías de la honrada opinión, harta de algo que la pluma se resiste á trasladar al papel.

Á esta injuria del Duque de Tetuan contesta indignada la opinión con esta frase fortificadora:

**ANTES LA MUERTE QUE LA DESHONRA**

---

<b>LA NOCHE</b> de San Zancarias	<small>habría buen habla con de todos los castellanos, se agita en el seno de todas las organizaciones, se arrojan en por virtud del trabajo honrado y destruyen con sus puñales el agrado de la vida civil. Mas el no aliarlo a la Thebest metálica</small>	<small>de distinción de partidos si de clases que afecta de los poderes públicos otorgamiento de grado que ha de producir bienes a esta capital y a su provincia, responde con desprecio al consueño de ser el autorizador con insubstancia notándose alusiones</small>
-------------------------------------	--	---

El periódico católico *La Verdad*, publicado por políticos castellanenses que se inspiraban en las doctrinas antiliberales de la Iglesia y todavía no se habían integrado en el partido liberal conservador, daba una versión distinta. En su número 93 de 14/09/1890 redujo estos sucesos a una “*zambra que entre unos liberales y otros armaron el sábado*”.

Además resaltaba la actuación del gobernador civil Antonio Baztán Goñi, político navarro conservador y católico, próximo al carlismo:

*“El pueblo de Castellón debe eterno reconocimiento al señor Baztán; con menos motivos ha corrido la sangre en abundancia en épocas de dominación titulada liberal”.*

Publicaba también *La Verdad* en esa misma página una carta del gobernador Baztán a los castellonenses, invitándoles a dialogar con él:

*“[...] y que si agrupaciones o colectividades cualesquiera que sean sus particulares ideales, desean alcanzar algo del Gobierno de S. M., acudan a mi Autoridad haciendo uso de los medios legales, y los recibiré con gran satisfacción siendo intérprete de sus aspiraciones en todo aquello que no pueda por mí mismo resolver inmediatamente.*

*Confiadamente espero no ver defraudadas las esperanzas que abrigo al llamamiento que hago, y si por triste desengaño fueran desatendidas mis invitaciones, me vería en la dura, triste y violenta necesidad de reprimir con todo el rigor de la ley cualquier nuevo atentado al orden público y seguridad individual.*

*Castellón, 7 de Septiembre de 1890*

*Vuestro Gobernador*

*Antonio Baztán y Goñi”*

### ***El cacique como parte del sistema***

Resulta difícil interpretar las motivaciones del rechazo a Alloza, de los hechos que llevaron al motín. En otras ocasiones el *Cossí* había colaborado a la hora de pedir el puerto. No hay razón para que no quisieran que se construyese un puerto en la playa de la ciudad, por mucho que no sacasen tantos votos en la capital, y que su mayor activo en el marco de la política gubernamental fuese el control de las elecciones en los distritos del interior de la provincia.

La hipótesis que barajaba entonces la prensa contraria al *Cossí*, como *El Clamor de Castellón*, no era un rechazo al puerto, era que no querían el regreso de Alloza como jefe de Obras Públicas. Se decía que llevaban años aprovechando su ausencia, y la del ingeniero Llanas (o su complicidad), para sacar tajada del dinero y los puestos de trabajo de las obras públicas en pueblos y carreteras de la provincia.

El profesor Martí añade una hipótesis más compleja<sup>43</sup>. La situación política a nivel estatal era difícil. Un nuevo gobierno “de conjunción” entre varios grandes personajes del liberalismo conservador trataba de mantenerse haciendo concesiones a todos ellos, mientras preparaba las primeras elecciones con sufragio universal masculino de la Restauración, que por turno debía ganar. Controlarlas como cuando el voto era censitario, restringido a unos cientos de personas, parecía ahora problemático, y se valoraba qué grupos de poder local podrían conseguirlo.

A nivel provincial, el *Cossí* quizá temía no parecer la única palanca de control electoral posible, el único interlocutor del gobierno cara a estas elecciones. Quizá quiso demostrar que en Castellón se hacía lo que ellos decían. Como dice Martí, quizá querían “*Que Alloza dirigiera les obres del port, però que fos nomenat per Fabra*”.

---

<sup>43</sup> Martí Martínez (1985) pp. 256-260



No pensemos que el poder que tenía Victorino Fabra en Castellón era algo anómalo en la España de finales del S. XIX. Cuando nuestro país fracasó en la guerra colonial contra Estados Unidos en 1898, los intelectuales críticos con el sistema de la Restauración tuvieron ocasión de publicar sus ideas, que nos muestran un panorama generalizado de discrepancia entre la España oficial, con su Constitución, su Congreso de Diputados, sus leyes, su discurso rebotante de la palabra “libertad”, y la España real, la de los poderes fácticos y su sistema paralelo de amiguismo y corrupción.

El político y escritor aragonés Joaquín Costa, doctor en Derecho y en Filosofía, publicó en 1903 una de sus obras más conocidas hoy: *“Oligarquía y Caciquismo como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla”*. Citando a otros políticos, describe Costa el problema:

*“Monarquía, partidos, Constitución, Administración, Cortes son puro papel pintado con paisajes de sistema parlamentario, [...] a un estado de derecho regular y perfecto [...] se opone un estado de hecho que lo hace todo ilusorio”*

Para curar a España de esa enfermedad, afirmaba Costa que era necesario un buen diagnóstico, para no seguir aplicando medicamentos “incongruentes” como se venía haciendo a lo largo del S. XIX. Empezaba su diagnóstico describiendo la sociedad española antes de la “Gloriosa Revolución” de 1868:

*“Cada región y cada provincia se hallaba dominada por un particular irresponsable, diputado o no, vulgarmente apodado en esta relación cacique, sin cuya voluntad o beneplácito no se movía una hoja de papel, no se despachaba un expediente, [...] ni se trasladaba un empleado, ni se acometía una obra [...]”*

No, no estaba Costa escribiendo acerca de Castellón, sino de España entera. A continuación pasaba revista al último tercio del S. XIX, desde la “Gloriosa Revolución” de 1868, hasta la Restauración:

*“Llegó septiembre de 1868; [...] proclamóse la soberanía nacional, y en medio del mayor entusiasmo una Constitución democrática fue promulgada. Pues lo mismo que si no hubieseis promulgado nada. [...] Se habló de obstáculos tradicionales, y el trono del monarca fue derribado; pero el verdadero obstáculo tradicional, el trono del cacique, quedó incólume, y todo aquel aparato teatral [...] no pasó de la categoría de pirotecnia. [...] Todo aquel estado de corrupción y servidumbre [...] subsiste íntegro treinta y dos años después”*

Según Costa, la organización político-administrativa de España se reducía a tres niveles:<sup>44</sup>

*“1.º los oligarcas, [...] prohombres o notables de cada bando, [...] residentes ordinariamente en el centro; 2.º los caciques, [...] diseminados por el territorio; 3.º el gobernador civil, que les sirve de órgano de comunicación y de instrumento.”*

---

<sup>44</sup> Las cuatro citas son de Costa (1903), pp. 13, 15, 17 y 28

## ¿Final feliz?

El ofrecimiento de mediación del gobernador civil D. Antonio Baztán fue escuchado. Hubo varias reuniones en su despacho, y enseguida pudo informar a los representantes de las asociaciones ciudadanas que los ministros de Gobernación y de Fomento aceptaban una permuta entre los ingenieros Llanas y Alloza: Llanas a Tarragona, Alloza a Castellón. Aunque tardó unos meses en concretarse el nombramiento, en Diciembre de 1890 D. Leandro Alloza llegó finalmente como Ingeniero Jefe a la Dirección Provincial de Obras Públicas de Castellón.

Tres meses después, el 16 de Marzo de 1891, un tren llevó desde la cantera de les Serretes a la playa del Grao **la primera piedra** del puerto de Castellón. El Ayuntamiento programó una ceremonia festiva, que contó con gran asistencia de público. *El Clamor de Castellón* dedicó las dos primeras páginas de su nº 402, de 19 de Marzo, a glosar y describir el acontecimiento. Extraemos estas líneas:



*“Poco más de las cuatro serían cuando se oyó el silbato de la locomotora que como león del progreso arrastraba con su potente fuerza los bloques que habían de ser bendecidos y luego arrojados a la playa dando comienzo a las obras del puerto. [...]”*

*Venció el progreso en su lucha titánica con los maleadores del bienestar y prosperidad de los pueblos.*

*¡Viva Castellón! ¡Gloria a don Leandro Alloza y a la Comisión del puerto!”*

Vemos que la prensa republicana, y las personalidades y grupos políticos de quienes era portavoz, daban mucho relieve a la noticia y la presentaban como una reivindicación de todos menos el Cossí. Parece que intentaban delimitar dos campos políticos, el Cossí contra todos los demás, y liderar el campo más numeroso.

Pero no era tan sencillo: había quienes no deseaban alinearse tan claramente y trataban de pasar de puntillas sobre la situación. Por ejemplo, frente a los largos artículos que querían destacar el éxito y atribuirlo a su partido, el periódico católico *La Verdad* dedicó

a la inauguración tan sólo estos 3 párrafos, bastante críticos, en la sexta página de su número del 22 de Marzo de 1891:

*“A las cuatro y media de la tarde del lunes se inauguraron las obras del puerto, bendiciendo la primera piedra nuestro amigo don Tomás Costas, Arcipreste, acompañado del Gobernador civil, militar y todas las autoridades y un gentío innumerable que llenaba todo el caserío del Grao.*

*No hubo que lamentar ninguna desgracia personal, aunque media docena de mozalvetes (sic) se dieron a conocer por su escasa cultura, siendo censurados duramente por todas las personas decentes.*

*Las músicas se lucieron tocando el himno de Riego. Tocar el himno de un traidor a la patria en la inauguración de un puerto, solo puede ocurrir a los que tocan el violón.”*

El “violonista” era González Chermá, el conocido republicano propietario de *El Clamor de Castellón*. Como vemos, en la prensa todo se miraba con gafas muy coloreadas por los intereses políticos de los propietarios-editores, que no podían ser empresarios viviendo del periódico en una ciudad tan pequeña, sino políticos que financiaban un periódico para decir, o callar, lo que les interesaba en cada momento.

Recoge el profesor Martí<sup>45</sup> otros textos periodísticos relacionados con la ceremonia de la primera piedra, mostrando escepticismo respecto al puerto:

*“De seguro que al fin, cuando haya puerto  
Otros disfrutarán: ¡habremos muerto!”*

### Etapa de las contratatas (1891-1902)

Llevar la primera piedra de la cantera a la playa significaba el final de la gestión directa de las obras del puerto por parte de la Jefatura Provincial. Según el proyecto aprobado en 1882, la construcción de los muelles debía subastarse para que la realizara un contratista.

Pero no llegaban noticias de la subasta. Con el gobierno conservador de Cánovas consolidado tras las elecciones de Marzo de 1891, y con el Cossí de nuevo como su delegación de facto en la provincia, la Liga de Contribuyentes envió en Abril de 1892 una comisión a negociar con D. Victorino Fabra Gil, otra vez presidente de la Diputación. Burgueses republicanos, como los hermanos Cayetano y Emilio Huguet Breva, o como Fernando Gasset Lacasaña, no dudaron en formar parte de esa comisión.

Por su parte, Victorino Fabra actuó esta vez a satisfacción de todos, escribiendo al Duque de Tetuán, entonces ministro. La última comunicación que recibió Fabra desde Madrid, en Noviembre de 1892, indicaba que el proyecto aprobado 10 años antes, en 1882, había sido revisado y estaba a punto de recibir nueva aprobación definitiva en la Dirección General de Obras Públicas.

---

<sup>45</sup> Martí Martínez (1985), p. 262. Se refiere a un ejemplar de *La Verdad* que no hemos encontrado en el archivo municipal

Antes que esa aprobación, llegó el relevo generacional: Victorino Fabra Gil falleció en Febrero de 1893, y le sucedió como jefe provincial del partido conservador su sobrino Victorino Fabra Adelantado. Vicente Ruiz Vila falleció el 3 de Enero de 1894, y Leandro Alloza el 1 de Diciembre de ese mismo año. González Chermá falleció dos años después, en 1896. De los protagonistas de nuestra historia del puerto hasta estos primeros años 90, tan solo Cayetano Huguet vivió mucho más tiempo.

A finales de 1894 gobernaba en Madrid el liberal progresista Sagasta, y fue a un diputado por Castellón de su partido, Sánchez Pastor, a quien la Liga acudió de nuevo para dar impulso al expediente del puerto. Escribe Ribelles Comín<sup>46</sup> que la Liga recibió en Enero de 1895 una carta esperanzadora de Sánchez Pastor, afirmando que el expediente estaba listo para la firma del ministro. El *Heraldo de Castellón* llegó a publicar a principios de Marzo de ese año que ya se había firmado.

Resultó que no era cierto, dando ocasión a ataques tanto del periódico conservador *El Regional*, como del republicano *El Clamor de Castellón*, del que reproducimos este párrafo:

*“El puente de hierro de Tortosa y el puerto de Málaga, para los cuales parece que se han hecho grandes ofrecimientos de gastar el dinero que queda en presupuesto para obras de utilidad pública no son más sagrados, no pueden serlo ni debemos consentir que lo sean, que las obras del puerto de nuestra playa.”*

Ya eran todos conscientes de que a la voluntad para ejecutar proyectos había que sumar la disponibilidad de recursos. A finales de Marzo cambió el gobierno en Madrid, de nuevo mandaban los conservadores de Cánovas, y por tanto Sánchez Pastor dejó de tener influencia y posibilidades de éxito. Afortunadamente, nuestra provincia tenía un diputado conservador por el distrito de Segorbe, el ingeniero y escritor valenciano D. Juan Navarro Reverter, que además fue nombrado inmediatamente ministro de Hacienda por Cánovas.

Esta vez sí, el expediente se iba a mover. El propio Navarro Reverter lo anunció a los mandatarios y periodistas de Castellón por telegrama el 10 de Abril, y el 19 de ese mes se firmó el Real Decreto que autorizaba a Fomento para “subastar las obras de la primera alineación del muelle de Levante del puerto de Castellón, [...] y cuyo presupuesto de contrata asciende a la cantidad de 763.722 pesetas con 3 céntimos.”<sup>47</sup>

El periódico *Heraldo De Castellón*, que se había declarado independiente al abandonar la militancia política su propietario, llevó la noticia a la primera página de su número 860, de 11 de Abril de 1895. El periódico liberal, *Diario de Castellón*, y el republicano, *El Clamor de Castellón*, dieron la noticia en segunda página y con muchas menos palabras.

---

<sup>46</sup> Ribelles (1905) p. 445

<sup>47</sup> Ribelles (1905) p. 457

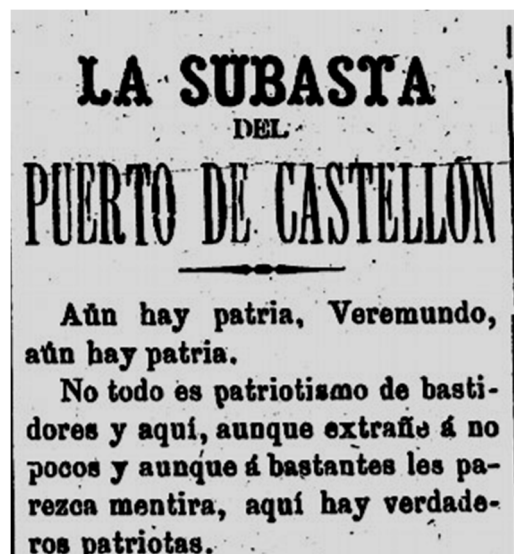
## El contratista Sr. Bové

La fecha para la subasta de las obras era el 10 de Junio de 1895. La mitificación de esa obra la resumen estas palabras de Ribelles Comín:<sup>48</sup>

*"[...] la obra magna por excelencia, la síntesis de las aspiraciones más elevadas de este pueblo, y el hilo que comunicaría el dialecto, la Religión, los sentimientos y el comercio de la pequeña patria con todos los países y mercados del mundo."*

La realidad, sin mitificación, era distinta. En 1895 no había en Castellón empresarios de la construcción con los recursos y la capacidad suficientes para pujar en la subasta. Nadie iba a presentar un pliego ante las autoridades para construir ese trozo de muelle. La Liga de Contribuyentes trató de evitar que la subasta se declarase desierta, sus dirigentes se pusieron de acuerdo para formar una sociedad colectiva y pujar. Varias personalidades locales aportaron dinero según sus posibilidades o su interés: desde las 50.000 pts que comprometió D. Cayetano Huguet hasta las 250 que puso el que menos.<sup>49</sup>

Aunque la prensa dedicaba la mayor parte de sus páginas a la guerra de Cuba (1895-1898), el *Heraldo de Castellón* recogía en primera página el día 4 de Junio la formación de esta sociedad como una muestra de patriotismo local, como vemos en este recorte.



La subasta no quedó desierta, pero no la ganó la Liga. Las primeras noticias, del día 11 de Junio, aún eran confusas. Escribía el *Heraldo de Castellón*:

*"Ayer se celebró en Madrid el acto de la subasta de las obras para la alineación del muelle de Levante [...], extraoficialmente y por conducto autorizadísimo sabemos que, las referidas obras le han sido adjudicadas a un tal Pedro Baber o Bover que parece ser de Barcelona"*

Insistía particularmente este artículo en dos aspectos: el disgusto que este resultado provocaba en Castellón, y la rebaja del 35% sobre el presupuesto de obras en el pliego ganador. Argumentaba de forma muy crítica que tal rebaja significaba un total desconocimiento de la obra a realizar, y que cuando el contratista se diera cuenta de que costaba más renunciaría a la obra, causando un nuevo retraso en perjuicio de Castellón.

Este periódico se vio obligado a rectificar días después<sup>50</sup>. El contratista elegido por el gobierno conservador de Cánovas pasó a ser "don Pedro Bové", el empresario adecuado: *"[...] es el señor Bové el opulentísimo catalán y el hombre ducho en la construcción de las mas grandes obras públicas [...]"* El periódico citaba una carta del empresario, en que afirmaba que se dedicaba a las obras públicas desde hacía más de 40 años, siempre con

<sup>48</sup> Ribelles (1905), p. 465

<sup>49</sup> Ribelles (1905), pp. 466-467

<sup>50</sup> *Heraldo de Castellón*, nº 915, de 21/06/1895, p.1

capital propio y dirigiendo en persona las obras. Afirmaba el señor Bové en esa carta que las obras empezarían muy pronto, y que terminarían antes del plazo fijado en la contrata.

Pasaba el tiempo y no se cumplían las promesas del señor Bové, que astutamente había contratado como representantes suyos en Castellón a dos periodistas locales, D. Andres Peyrat, que editaba *El Tradicionalista*, y D. José Castelló y Tárrega, propietario del *Heraldo de Castellón*. A principios de 1896 Bové visitó la cantera y el ferrocarril de Les Serretes, y declaró que no estaban en condiciones de ser utilizadas. Reclamaba a Obras Públicas dos cosas: la reparación de la vía, muy deteriorada aunque desde 1891 sólo había soportado el paso de piedras para construir apenas 116 m lineales de escollera, y un paso inferior en el cruce con la vía de Valencia a Tarragona.

En Marzo de 1896 la prensa daba cuenta del problema, y de las primeras gestiones de la Liga ante las autoridades locales y los representantes de D. Pedro Bové para que se reparara la vía. Los periódicos conservadores pasaban de puntillas sobre el asunto, y los progresistas cuestionaban tanto el interés del contratista por las obras, como el apoyo gubernamental que le permitía perder el tiempo.

Finalmente Castellón contó con el apoyo del nuevamente ministro de Hacienda Navarro Reverter, y el gobierno puso dinero para la reparación de la vía, que se completó a lo largo de 1896. Se fijó la fecha del 18 de Enero de 1897 para celebrar con toda solemnidad la reinauguración oficial de la obra del puerto. Ya el día 15 el *Heraldo de Castellón* dedicaba casi toda su segunda página al programa de festejos, acordado al máximo nivel:

*“Con asistencia de los señores Fabra (don H.), alcalde don Andrés Puig, Gasset, Falla, Bellido (don M.), Brasó y Castelló y Tárrega, celebrese ayer tarde la anunciada reunión de la comisión especial de festejos, con el motivo de la reanudación de las obras del puerto, en el despacho del digno gobernador civil [...]”*

Incluso la prensa republicana tuvo que hacerse eco de los festejos. En un amplio reportaje, el *Clamor* del día 18 hablaba de la animación y las serenatas a los ingenieros de Obras Públicas en la noche del 17, del banquete oficial el día 18 en el Grao con los correspondientes discursos, y de la multitud que vitoreó esa tarde la llegada de un tren con piedras de hasta 9 toneladas para la escollera.

Los trabajos se iniciaron enseguida, hay noticias en los periódicos locales de finales de Enero, como ésta de *El Clamor*, del día 26:

*“Adelantan con bastante rapidez los trabajos de colocación de las vías sobre la escollera en construcción habiendo quedado una de ellas terminada [...]”*

*“Con motivo de todo esto, son ya algunas personas las que por las tardes se trasladan al Grao a presenciar los mencionados trabajos en construcción del puerto.”*

Pero la alegría duró bien poco. A principios de Febrero de 1897 los trabajos se interrumpieron. La Compañía de Ferrocarriles del Norte había arrancado el cruce a nivel con el ferrocarril de Les Serretes, prolongando sus carriles e interrumpiendo el tráfico de trenes de la cantera a la playa. Al parecer, el cruce se había realizado con hierro colado, metal que

no resistía bien el paso de los trenes, y podía suponer un peligro para los viajeros de la línea de Valencia a Barcelona.

El *Heraldo de Castellón* de 4 de Febrero escribía *“En el público ha causado un efecto moral desastroso la interrupción de los trabajos del puerto, porque encima de no esperarla nadie encuentra escamadísimos a la opinión por todo lo ocurrido anteriormente en el asunto del puerto”*



*Cruce de vías moderno* <sup>51</sup>

Varias asociaciones económicas de la ciudad, como la Liga de Contribuyentes y el nuevo Círculo Industrial y Mercantil, se pusieron en contacto con las autoridades locales para que hicieran llegar al gobierno la necesidad de soluciones urgentes, como poner otro cruce de acero, más resistente. También se pedía una solución definitiva: un paso inferior.

### ***El final de la contrata***

Esta vez sólo se tardó unos meses en resolver el problema en las vías. El ministro de Hacienda, el conservador Navarro Reverter, apoyó de nuevo las demandas de Castellón recibidas a través de Victorino Fabra Adelantado, el jefe provincial de su partido. La Liga organizó el 16 de Junio un banquete en honor del ministro, que venía a veranear con su familia a Benicassim.

Ese mismo verano de 1897 el contratista D. Pedro Bové pasó la obra al subcontratista D. Antonio Guasch, otro empresario catalán, que consiguió mejorar la marcha de los trabajos. Con ocasión de una recepción en Les Serretes para mostrar nueva maquinaria, este empresario advirtió a los dirigentes de Castellón que el proyecto del puerto debía actualizarse. Comentaba sus palabras el *Diario De Castellón* de 7 de Septiembre:

*“El puerto [...] no responde en el día de hoy a las necesidades de la provincia, aunque respondiera muy bien a las de la fecha de su proyecto. [...] Las dimensiones de éste, no bastan para conquistarse el derecho a ser el puerto del Bajo Aragón”*

En efecto, se estaba construyendo el ferrocarril Calatayud - Teruel - Sagunto, y en Castellón se hablaba de varias alternativas de conexión con esa vía férrea: un ramal desde Segorbe a Castellón, o la prolongación de la Panderola, que ya entraba en embarcadero del Grao, hasta la estación de Sagunto.

La idea de ampliar el puerto se llevó en Abril de 1898 a la Jefatura Provincial de Obras Públicas, donde los ingenieros Portas y González Granda hicieron un proyecto renovado.<sup>52</sup> El dique de Levante debía ensancharse de 12 a 20 metros, para que sirviera de muelle de carga y descarga. El talud interior del muelle debía ser casi vertical, para permitir el atraque lateral de los buques y el acceso directo de las grúas a sus bodegas de carga. Se

<sup>51</sup> Imagen obtenida de <http://pensandolabronca.blogspot.com.es/2015/06/el-hombre-vs-la-maquina-el-tren.html>

<sup>52</sup> Climent (2013), p. 31

construirían muelles transversales separando puerto de antepuerto. Por último se debía prolongar el muelle 180 metros mar adentro, para poder acoger buques de mayor calado.

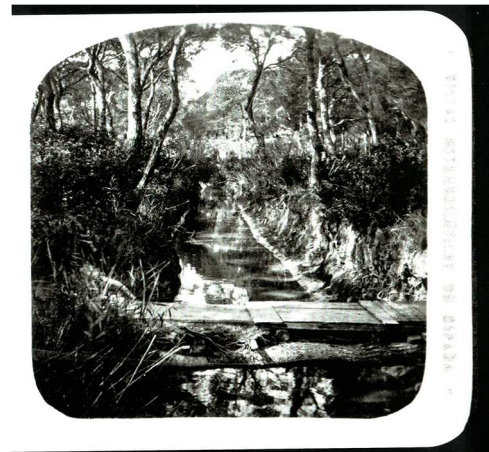
Mientras se gestionaba la aprobación del nuevo proyecto, recurriendo a las habituales personalidades gubernamentales (Duque de Tetuán, Navarro Reverter, Sánchez Pastor), el empresario Guasch manifestó que necesitaba liquidez para continuar las obras. Por primera vez la Liga de Contribuyentes se vio superada por el recién creado Círculo Industrial y Mercantil, que recogió fondos entre la burguesía de Castellón con los que suscribió a favor de Guasch una hipoteca sobre la cantera, y así continuaron los trabajos de la primera alineación del muelle de Levante.

El proyecto de ampliación había obtenido buenas palabras de los políticos de Madrid, pero la aprobación oficial no llegó a publicarse en la *Gaceta*, antecedente del BOE, hasta Junio de 1898. Gobernaban entonces los liberales de Sagasta, y nuestro país estaba en guerra con Estados Unidos por la independencia de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Tras la derrota, el tema del puerto regresó a la prensa en forma de debate sobre los méritos y culpas de unos y otros partidos políticos en los avances y parones del proyecto y las obras.

El periódico liberal *Diario de Castellón* publicó un largo artículo titulado "Los trabajos del puerto", dividido en partes que aparecieron en primera página los días 21, 22 y 23 de Noviembre. Polemizaba con el *Heraldo de Castellón* y sobre todo con el conservador *El Regional de Castellón*, atribuyendo méritos al político liberal Sánchez Pastor, mientras los conservadores daban más méritos al conservador Navarro Reverte.

El debate pudo ser una especie de precampaña electoral, pues la derrota en la guerra de Cuba, el "Desastre del 98", hacía inminente la caída del gobierno liberal de Sagasta y nuevas elecciones. Fallecido Cánovas del Castillo, líder conservador indiscutible desde la Restauración de 1874, las elecciones podrían tener nuevos alicientes. Pero el turno de partidos funcionó sin sorpresas para el nuevo líder conservador, D. Francisco Silvela, que ganó las elecciones generales de 1899.

Con el gobierno de Silvela se solucionó uno de los aspectos colaterales del proyecto del puerto: los terrenos conocidos como el Pinar y el Prado, junto al caserío del Grao, fueron excluidos del catálogo de montes públicos.



*El pinar a principios del S. XX*<sup>53</sup>

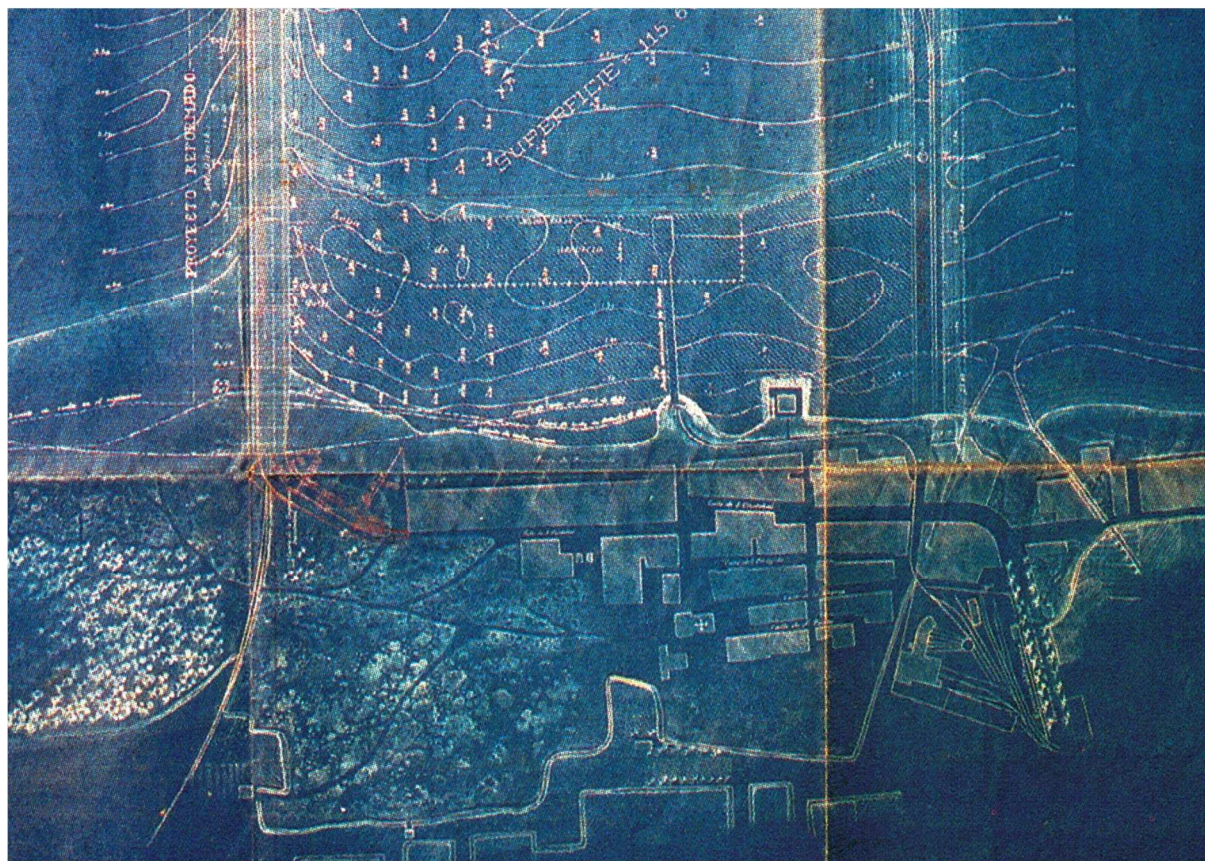
Se abría así la puerta para el desarrollo urbanístico del Grao en las cercanías del puerto, con nuevas oportunidades de negocio para la burguesía de la ciudad. Sin embargo, ese caserío del Grao tenía un nuevo problema. El avance del muelle de Levante modificaba las corrientes marinas en la costa y cambiaba la línea de la playa.

---

<sup>53</sup> Climent (2013), p. 7



El sector de plano<sup>54</sup> que incluimos a continuación, procedente de un proyecto de ampliación del puerto realizado por el ingeniero D. Ángel Gómez en 1900, muestra el deterioro del litoral en lo que iba a ser el interior del puerto:



A la izquierda de la imagen vemos el muelle de Levante, en parte construido, y la nueva acumulación de arena a su izquierda. El muelle de Poniente no se había empezado a construir. La línea de la costa que en la imagen queda a la derecha del muelle de Levante había perdido mucha arena. Vemos que el mar casi rodeaba el antiguo faro, esa construcción cuadrada que en mapas anteriores estaba lejos del agua. Entre el muelle de Levante y el faro se distingue el embarcadero sobre postes metálicos, al que llegaba una prolongación de las vías de la Panderola desde su estación en el Grao.

A finales de 1901, tras un temporal en el que el mar puso en peligro algunos edificios del Grao, la Liga solicitó de las autoridades obras urgentes para construir un rompeolas o un malecón en la costa. Al mismo tiempo, tras el fallecimiento del contratista D. Pedro Bové, se negoció con sus herederos la liquidación de la obra ejecutada hasta entonces, y la devolución al Estado de la cantera y el ferrocarril auxiliar de Les Serretes. La Liga pidió acelerar este proceso solicitando a Obras Públicas que enviase un inspector. Pero fueron otros eventos y otros protagonistas los que más influyeron en el futuro curso de las obras.

---

<sup>54</sup> El plano está tomado del libro de Climent (2013), p. 33

# Creación de la Junta de Obras del Puerto

## La Llegada del Siglo XX

La prensa celebró el 1 de Enero de 1901 el comienzo del nuevo siglo. Algunas de las tecnologías que han marcado ese siglo empezaban a verse entonces, como la telefonía o los motores de explosión. El primer coche de Valencia se matriculó en 1902 y el primero de Castellón en 1908. En aquellos momentos aún no se sabía que los coches, camiones y autobuses iban a cambiar el transporte terrestre, destronando al ferrocarril.

Nuestro país cambió pronto la cúpula del Estado, pues en 1902 empezó el reinado personal de Alfonso XIII. En los aproximadamente 20 años de reinado con turno de partidos, antes de la dictadura de Primo de Rivera de 1923, los políticos designados con mayor frecuencia por este rey para ser presidentes del gobierno fueron el conservador D. Antonio Maura, y los liberales que sucedieron al malogrado D. José Canalejas, asesinado en 1912.

El S. XX encontró un Castellón bastante distinto del que hemos descrito al principio de estas páginas. La ciudad tenía 30.000 habitantes en una provincia que alcanzaba en total los 317.000<sup>55</sup>. En ella funcionaba ya el Teatro Principal, y se estaban construyendo o proyectando edificios notables, distintos a las “casas, generalmente de mala fábrica, de dos pisos” que describía Madoz en los años 40 del S. XIX.



**HERALDO DE CASTELLÓN**  
DIARIO DE LA TARDE



**EL REGIONAL**  
DIARIO DE LA TARDE  
ÚLTIMAS NOTICIAS Y TELEGRAMAS



**EL CLAMOR**  
PERIÓDICO ADMINISTRATIVO, CIENTÍFICO Y LITERARIO, ÓRGANO DEL PARTIDO REPUBLICANO DE LA PROVINCIA  
FUNDADOR: FRANCISCO GONZÁLEZ CHERIZA

Era una ciudad bastante más dinámica, en la que se publicaban tres periódicos diarios. El de mayor tirada era el *Heraldo de Castellón*, de tendencia política liberal pero que se declaraba “diario independiente”. En temporada citrícola, llevaba en primera página los precios de las naranjas en las subastas de los puertos ingleses. *El Regional* era el diario conservador, y *El Clamor*, el republicano. Ribelles cita otras 6 publicaciones periódicas del pasado S. XIX que seguían publicándose al empezar el S. XX.

En 1901 apareció el primer periódico portavoz en nuestra ciudad del movimiento obrero, el semanario *El Obrero Socialista*.<sup>56</sup> La prensa ya daba cuenta de la problemática social y de las huelgas que se organizaban en Castellón, bien en centros concretos como la fábrica de azulejos de la ciudad, bien en algunos sectores productivos.

Pero este dinamismo de la ciudad de Castellón no tenía a su disposición todos los medios que deseaba. El comercio marítimo seguía sufriendo un notable retraso, incluso en comparación con otras localidades de la provincia. El puerto de Vinaroz, ya terminado, daba salida a la mayoría del vino que se exportaba desde el interior de la provincia, y en Burriana se seguían embarcando más cajas de naranjas que en Castellón.

<sup>55</sup> Ver “La población de Castellón”, [https://w3.grupobbva.com/TLFU/dat/poblacion\\_28\\_castellon.pdf](https://w3.grupobbva.com/TLFU/dat/poblacion_28_castellon.pdf)

<sup>56</sup> Ver Ribelles (1905), pp. 607-610

## Nacimiento de la Junta

En Enero de 1901 se había constituido por fin la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Castellón, 15 años después de que el Gobierno diera carácter oficial a estos organismos en 1886. Nació impulsada desde el Círculo Industrial y Mercantil por su presidente, D. Carlos González-Espresati Chaparro, un malagueño llegado a Castellón como funcionario de Hacienda. El *Heraldo de Castellón* daba cuenta de la creación de la Cámara en su número 121, de 21 de Enero, felicitando al Sr Espresati:

*“El nuevo organismo local puede prestar a Castellón grandes servicios y porque esperamos que los prestará nos apresuramos a felicitar a todos sus individuos y muy especialmente al señor Espresati a cuya ilustración, patriotismo y ejemplar actividad es de deber principalmente la constitución de la Cámara de Comercio en esta capital.”*

También en ese mes de Enero de 1891 se publicó un Real Decreto<sup>57</sup> aprobando el reglamento de las Juntas de Obras de Puertos (en adelante, JOP), que buscaba unificar la gestión de los distintos puertos de las capitales de provincia españolas, mediante JOP dependientes de la Dirección General de Obras Públicas. Con el nuevo reglamento, las Cámaras de Comercio iban a tener más vocales en la dirección de las JOP que cualquier otra entidad, más incluso que los Ayuntamientos o las Diputaciones.

La Cámara tomó enseguida la iniciativa para crear la JOP de Castellón<sup>58</sup>, y los trámites culminaron en Marzo de 1902 con la Real Orden que autorizaba dicha creación. La prensa local se hacía eco de la noticia según sus tendencias políticas. El *Heraldo de Castellón* de 17 de Marzo agradecía al Sr Espresati sus esfuerzos, y al ministro Villanueva que cumpliera sus promesas. Extraemos los siguientes párrafos:

*“Podemos ya decir, que el puerto de Castellón, ha dejado de ser una promesa más o menos engañosa, para convertirse en la más risueña y beneficiosa realidad.” [...] Firmada pues, la R. O. autorizando la constitución de la junta del puerto, es necesario que se forme ésta enseguida, incontinenti; ¿pero cómo? [...] llevando a dicho organismo a personas que por su actividad, su inteligencia y su probado amor a Castellón sean garantía del mayor éxito en sus importantes funciones.*

*[...] Escrito lo anterior recibimos la agradable noticia de haberse concedido una subvención anual de cien mil pesetas a la junta de obras del puerto.”*

Puede parecer chocante la tesis del *Heraldo*, según la cual no una obra terminada, sino una firma en Madrid, convertía el puerto en una realidad. Pero ha sido una tesis afortunada: nuestras autoridades eligieron esa fecha de 1902 para considerar en 2002 que se cumplía el primer centenario del puerto.

---

<sup>57</sup> El Real Decreto y el Reglamento se publicaron en la Gaceta de Madrid de 12 de Enero de 1891

<sup>58</sup> El libro de Valls (2003) ofrece muchos detalles interesantes, ver pp. 51-56

El periódico *El Regional*, ese mismo día, mostraba una alegría más moderada. Reproducía el telegrama enviado por el ministro Villanueva al alcalde comunicándole la subvención para la JOP, y en sus comentarios no citaba para nada a la Cámara ni al Sr. Espresati. Copiamos este párrafo:

*“A todos cuantos han contribuido al éxito de esta subvención, les manifestamos nuestro más profundo agradecimiento, felicitando a Castellón por la importante mejora que acaba de obtener, asegurando la pronta terminación de su anhelado puerto.”*

Por último, el *Diario de Castellón* era aún más escueto al dar la noticia, el día 19 de Marzo, en tan sólo tres frases:

*“Se ha firmado la Real orden en virtud de la cual ha de constituirse aquí la junta del puerto. Esta Real Orden tiene interés indiscutible para Castellón por afectar de una manera muy directa y poderosa al porvenir de nuestro ansiado y necesario puerto. Lo importante es que se constituya la junta y empiece aquellas gestiones que le competen.”*

### **La batalla por estar en la Junta**

La constitución de la JOP era efectivamente importante, y durante varios meses dio origen a enfrentamientos políticos en Castellón. Cuando el Gobernador Civil D. Cayo Gironés se dirigió a autoridades y asociaciones de Castellón para que eligieran sus vocales en la JOP, la lista de entidades del *Heraldo* no incluía a la Liga de Contribuyentes:

*“El señor gobernador civil ha dado traslado hoy a la diputación provincial, ayuntamiento, Consejo provincial de Agricultura, y Cámara de Comercio, de la R. O. del Excmo. señor ministro de Agricultura y Obras Públicas autorizando la creación de la junta de obras del puerto del Grao de Castellón.*

*Asimismo [...] ha interesado el señor gobernador a las citadas corporaciones que elijan los vocales que han de formar parte de la junta de Castellón.”<sup>59</sup>*

Los vocales se reunieron por primera vez el 2 de Abril de 1902. Acudieron cuatro por la Cámara, dos por la Diputación, dos por el Ayuntamiento, y dos por el Consejo Provincial de Agricultura, además del vocal nato (no electo) en representación de la comandancia de marina. En esta reunión, D. Carlos González-Espresati fue elegido para ser el primer presidente de la JOP. De los personajes que habían tenido mayor protagonismo en etapas anteriores sólo aparecía en la junta D. Cayetano Huguet Brea, en representación del Consejo Provincial de Agricultura.

La Liga de Contribuyentes no quiso quedarse fuera. Su presidente D. Luis Giner, a instancias de D. Cayetano Huguet, escribió al ministro una carta solicitando tener no un vocal, como correspondía a las asociaciones con intereses relacionados con el comercio marítimo, sino dos vocales, por tener miembros tanto de la “clase productora” (agricultura), como de la “clase industrial”.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> *Heraldo de Castellón*, nº 175, de 21/03/1902, p. 2

<sup>60</sup> En cursiva, terminología de la carta, que reproduce íntegramente Ribelles (1905), pp. 515-516

La Liga propuso como vocales a D. Fernando Gasset Lacasaña, del partido republicano, y a D. Joaquín Peris Martí, un político liberal que había sido alcalde de Castellón en varias ocasiones. El gobierno liberal progresista de Sagasta se lo concedió, siendo ministro de Obras públicas D. José Canalejas en sustitución de Villanueva. Fue un disgusto para los vocales conservadores en la JOP, pero después de discusiones y votaciones internas, la JOP aceptó la situación.

Una de las primeras acciones de la JOP fue solicitar más dinero al gobierno. Las 100.000 pesetas concedidas sólo permitían liquidar la contrata con los herederos de D. Pedro Bové y pagar el paso inferior del ferrocarril de Les Serretes: no quedaba nada para invertir en el puerto ese año de 1902. Viajó a Madrid una comisión formada por su presidente, D. Carlos G. Espresati, el vocal y diputado D. Fernando Gasset, y D. José Castelló y Tárrega, concejal del ayuntamiento, amigo personal del ministro Canalejas, y propietario del *Heraldo de Castellón*.

El 7 de Junio de 1902, el gobierno aprobó aumentar la subvención de la JOP a 250.000 pesetas anuales, a contar desde el año de 1903. También asumió los gastos de liquidación de la contrata, y los del paso inferior del ferrocarril, quedando las 100.000 pesetas del año 1902 a disposición de la JOP para las obras del puerto. Naturalmente, el *Heraldo de Castellón* llevó a primera página el asunto, aunque era excepcional que los asuntos locales apareciesen en primera página de ese diario: la crónica local iba habitualmente en segunda página.

En un editorial, criticaba la frialdad del periódico "cossiero" *El Regional*, que negaba todo mérito a D. José Canalejas y criticaba el sistema de subvenciones. Comparaba esta actitud con la contraria del republicano *El Clamor*, bastante positiva con lo conseguido en Madrid. También en primera página publicaba el *Heraldo de Castellón* ese día una larga carta al director enviada por el señor Espresati, que entre otras cosas reprobaba la campaña de *El Regional*.



De la carta del Sr. Espresati abreviamos los siguientes párrafos, que resumen las ideas principales, escritas, como siempre en aquella época, con un lenguaje muy pesado:

*“Señor director de El Regional. Muy Sr. Mío: Por la participación que he tenido en la creación de la Junta de Obras del Puerto, y en cuantas gestiones se han practicado [...], véome obligado a intervenir en la campaña emprendida por el periódico de su dirección, con el fin de evitar que se estravíe la opinión sobre asunto de tan vital interés, ni se consiga que la pasión política desvirtúe los hechos en provecho de alguna parcialidad [...]*

*En la junta de obras del puerto tienen digna e ilustrada representación todas las fuerzas vivas de esta ciudad, así como todas las corporaciones oficiales [...], en su seno figuran personalidades distinguidas de todos los partidos militantes; pues bien, por unánime acuerdo, [...] se designó una comisión para que se trasladara a Madrid y recabara del señor Canalejas el cumplimiento de su espontánea promesa [...]*

*El Regional [...] ataca como perjudicial para la construcción de nuestro puerto el sistema de las subvenciones [...]. Castellón [...] ha pedido la creación de la junta de obras del puerto y ha solicitado la subvención [...] porque en doce años transcurridos desde que aquellas (las obras) se inauguraron, se han empleado los sistemas de administración y de subasta por contratista, y [...] por ambos procedimientos habría llegado el próximo siglo sin [...] la terminación de las obras [...]*

*Con 250000 pesetas por ahora, honradamente administradas, [...] se ejecutarán cada año tantas obras como se han ejecutado en doce, y este es suficiente dato para que El Regional abandone sus pesimismo [...] al no hacerse por administración las obras conforme dispuso el ex-ministro señor Villanueva [...].*

Comenta Valls Torlá<sup>61</sup> que las distintas posturas de los periódicos locales corresponden a una determinada coyuntura política. Los republicanos, entre los que entonces se contaba con D. Carlos G. Espresati, habían pactado en Castellón con los liberales “canalejistas”, entre los que destacaba el director de *El Herald*. Esas dos fuerzas unidas superaban en la JOP a los conservadores, y consiguieron el apoyo del ministro Canalejas para financiar el puerto.

Esta coyuntura local duró poco, pronto se rompió el pacto y en 1904 Espresati se afilió al partido conservador. La JOP pasó a estar controlada por los conservadores, y a partir de ese momento *El Clamor* retomó las críticas contra lo que se hacía en el puerto y contra quienes dirigían la JOP.

## Los primeros pasos de la Junta

Tras ver resuelta su provisión de fondos, lo primero en que se ocupó la JOP fue reunir en sus manos todas las piezas de la obra del puerto. Primero fue lo que había sobre el puerto en la Jefatura Provincial de Obras Públicas. A finales de 1902 y principios de 1903, la JOP controlaba lo procedente de la contrata: la cantera, la vía auxiliar de ferrocarril, el material móvil, las grúas, etc. En Marzo de 1903 se terminó y pasó también a manos de la JOP el paso inferior del ferrocarril auxiliar, que evitaba los cruces de trenes a nivel.

Un año después de constituirse, la JOP ya podía empezar a trabajar en el propio puerto, ¿pero para hacer qué? El ingeniero jefe de la provincia, D. Enrique Sanchís, vocal nato en la JOP y su director técnico, entendía que uno de los primeros trabajos era dotarse de “medios provisionales de embarque”, una alternativa de dominio público al embarcadero privado existente, que además permitiría a la JOP tener ingresos propios aparte de la subvención.

---

<sup>61</sup> Valls (2003), pp. 83-85

Para el *Heraldo de Castellón*, el inicio de esta obra el 9 de Marzo de 1903 era la inauguración “definitiva” de los trabajos<sup>62</sup>:

*“Vencidas felizmente las dificultades que interrumpían hasta el presente las obras de la escollera de Levante, y vencidas gracias a la labor incesante de la Junta de obras y del celoso personal facultativo [...], verificóse ayer, digámoslo así, la inauguración definitiva de las obras, y este acontecimiento feliz para este pueblo quiso solemnizarlo la junta invitando a las autoridades y representaciones de diferentes organismos de Castellón, prensa, etc. a una expedición y lunch en la cantera del pueblo.”*

Los “medios provisionales de embarque” consistían en una plataforma de madera sobre postes, pegada al muelle de Levante en una zona de suficiente calado. Había que ensanchar la superficie transitable en el muelle hasta llegar a la plataforma, e instalar en ella cinco grúas de 1500 Kg de potencia. La obra terminó felizmente en Enero de 1904. La fotografía<sup>63</sup> es posterior.



*Medios provisionales de embarque junto al muelle de Levante*

También se debía empezar a construir el muelle de Poniente y, para ello, se necesitaba prolongar el ferrocarril de Les Serretes por la playa, desde un muelle al otro. Las obras de la vía empezaron en Julio de 1903, pero los marineros y pescadores protestaron porque se quedaban sin sitio para las barcas dedicadas a la pesca y al transporte de mercancías a los barcos.

Los marineros exigieron una solución que dejase suficiente playa de arena para varar sus barcas. El conflicto<sup>64</sup> se trasladó a la JOP, donde los vocales tuvieron fuertes discusiones y tomaron posturas distintas en las votaciones, según su afiliación política. Finalmente la JOP dio la razón a los marineros y pescadores, y se alteró el trazado inicial de la vía para dejar más playa a las barcas.

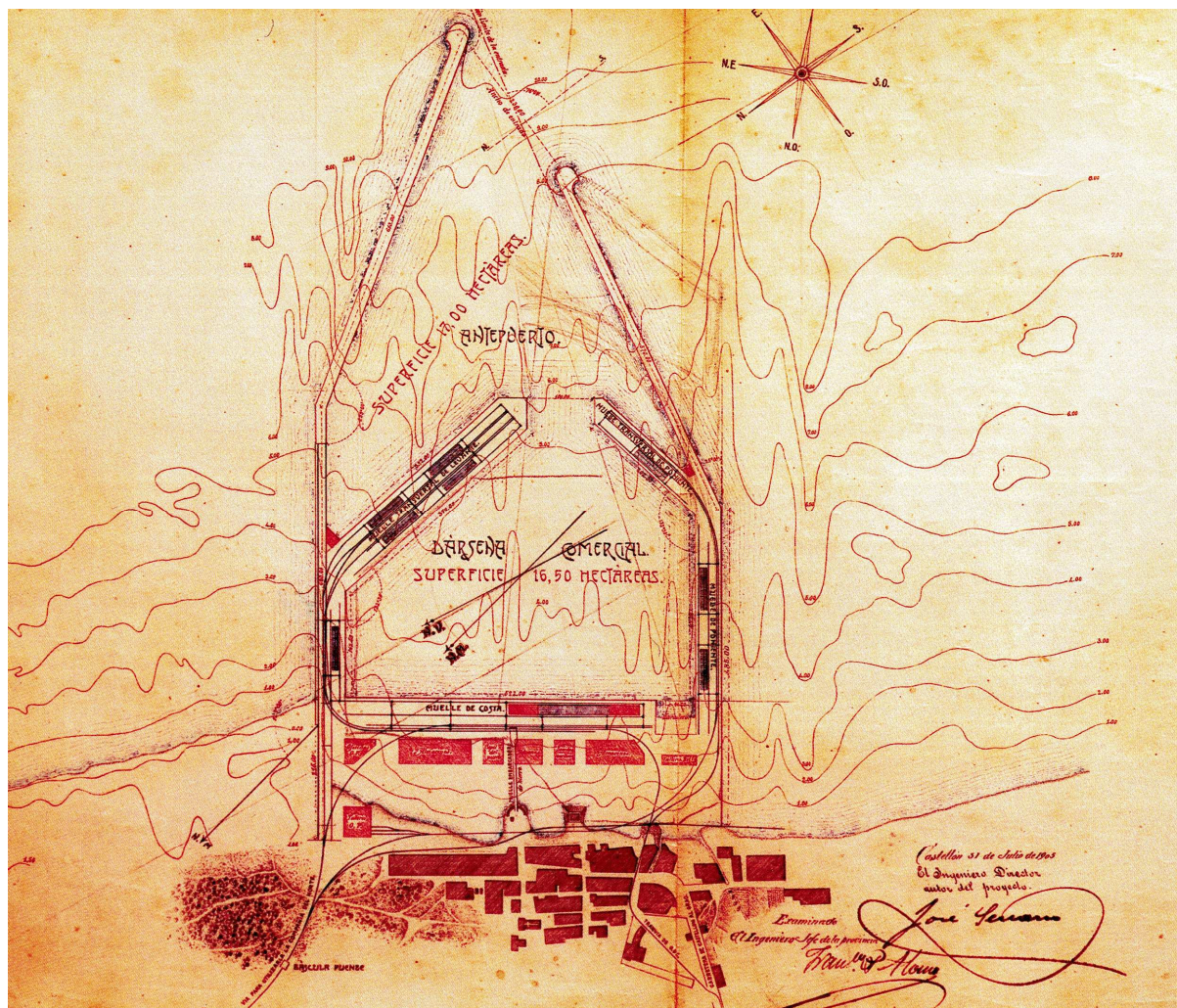
Otro proyecto, enfocado también a las necesidades de los usuarios del puerto, era la mejora de las comunicaciones terrestres con el Grao. Visto un precedente con buenos resultados entre Valencia y su Grao, se proyectó desde la JOP reforzar el firme de la carretera de Castellón a nuestro Grao mediante planchas metálicas. Según los ingenieros, el firme así reforzado permitiría el paso de 500 carros al día. Pero no se llevó a cabo.

<sup>62</sup> Ver *Heraldo de Castellón* nº 193 de 10 de Marzo de 1903, p. 2

<sup>63</sup> Valls (2003), p. 59

<sup>64</sup> Valls (2003), p. 61

Más enjundia que todas estas obras tenía el proyecto de mejora global del puerto. El gobierno había aprobado en 1902 que se redactase tal proyecto, que completó el nuevo ingeniero jefe llegado a la JOP en 1904, D. José Serrano Lloberes. El siguiente plano<sup>65</sup> nos permite conocer las líneas generales de este proyecto para el S. XX:



Plano Serrano Lloberes. Autoridad Portuaria de Castellón

Se trata de un proyecto sumamente práctico en comparación con los anteriores. Una Dársena Comercial de 16'50 Hectáreas quedaría rodeada por 5 tramos de muelle amplios, capaces de albergar vías férreas y grúas, y dejar espacio para manejar mercancías: muelle de costa, muelle de levante, muelle transversal de levante, muelle de poniente, y muelle transversal de poniente. El nuevo muelle de costa ganaría mucho terreno al mar, creando para instalaciones portuarias un espacio comparable a todo el caserío del Grao ya existente, sobrepasando y anulando el embarcadero privado.

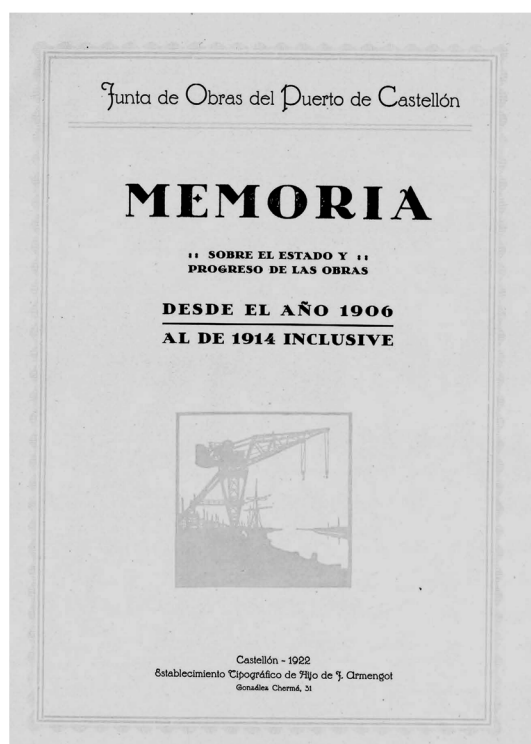
Todos los muelles comerciales estarían comunicados por ferrocarril. A la izquierda de la imagen, el ferrocarril de Les Serretes sería reconvertido en ramal de enlace con la red de ferrocarriles de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, en su línea Valencia-Barcelona. A la derecha, las vías procedentes de la estación de la Panderola en el Grao se dividirían para llegar a todas las zonas comerciales del puerto.

<sup>65</sup> Imagen tomada de Climent (2013), p. 34



## Epílogo: el puerto hasta hoy

La creación de la Junta de Obras del Puerto, sus proyectos inmediatos, el proyecto general a largo plazo, y la financiación prevista mediante subvenciones, abrían una nueva etapa en la historia del puerto. Para nosotros cierran el relato centrado en las vicisitudes del puerto en el S. XIX, el difícil recorrido de la idea al mito y del mito al proyecto realista, que hemos tratado de esbozar. Resumimos a continuación los cambios hasta nuestros días.



La JOP debía rendir cuentas trimestrales y anuales al gobierno. La primera Memoria que publicó la JOP nos informa sobre la actividad del puerto entre 1906 y 1914. Los tipos de productos exportados en 1914, según la memoria, nos indican que la principal actividad económica de Castellón seguía siendo la agricultura:

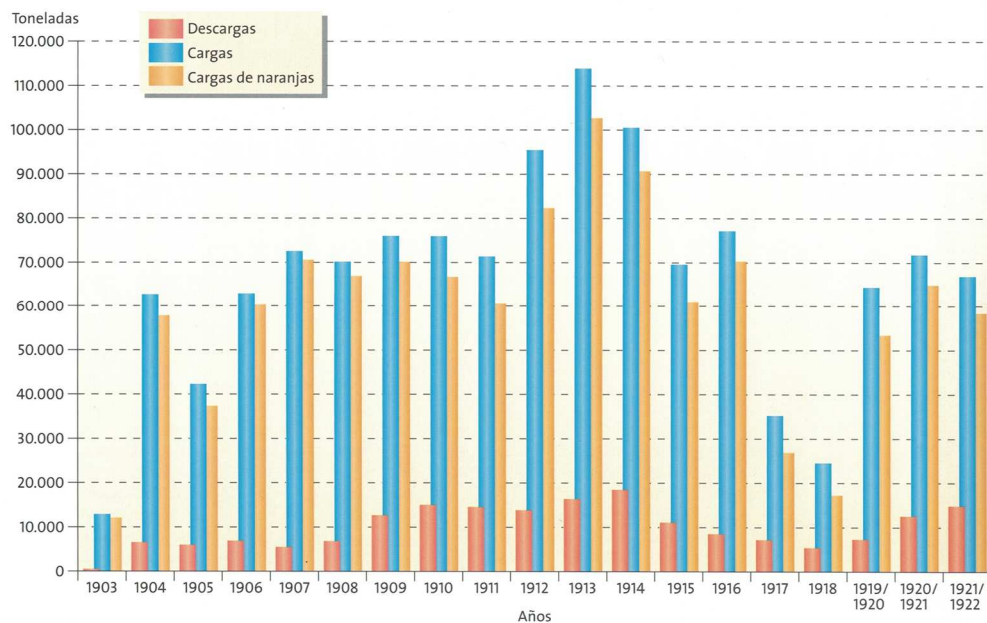
EXPORTACIÓN				
MERCANCÍAS	Navegación de 1.ª clase — Kilógramos	Navegación de 2.ª clase — Kilógramos	Navegación de 3.ª clase — Kilógramos	TOTAL — Kilógramos
Algarroba .....	542.420	»	»	542.420
Azulejos .....	238.166	»	770.515	1.008.679
Almendra .....	»	5.800	»	5.800
Carbón .....	250.000	»	»	250.000
Cales, Cementos .....	100.000	»	»	100.000
Cebolla .....	»	270.720	»	270.720
Frutas .....	»	6.750	»	6.750
General .....	7.441.976	»	»	7.441.976
Envases .....	548.045	»	»	548.045
Madera .....	84.000	»	»	84.000
Naranja .....	»	90.649.520	»	90.649.520
Patatas .....	»	28.769	»	28.769
<i>Totales</i> .....	8.804.607	90.961.539	770.515	100.536.659

El ambicioso proyecto que mostraba el plano de 1906 no llegó a completarse: se realizó sólo en parte. La siguiente fotografía,<sup>66</sup> tomada cuando el puerto fue bombardeado durante la guerra civil de 1936-1939, muestra que nuestra ciudad no había necesitado hasta entonces todos los muelles de carga previstos por Serrano Lloberes.



*El puerto de Castellón hacia 1938*

Entre 1904 y 1922 el tráfico apenas aumentó. Alcanzó un máximo en 1913, pero con la Primera Guerra Mundial bajó mucho. Este gráfico<sup>67</sup> resume su evolución:



<sup>66</sup> Foto incluida en el blog <http://euvupuerto.blogspot.com.es/>

<sup>67</sup> Valls (2003), p. 68

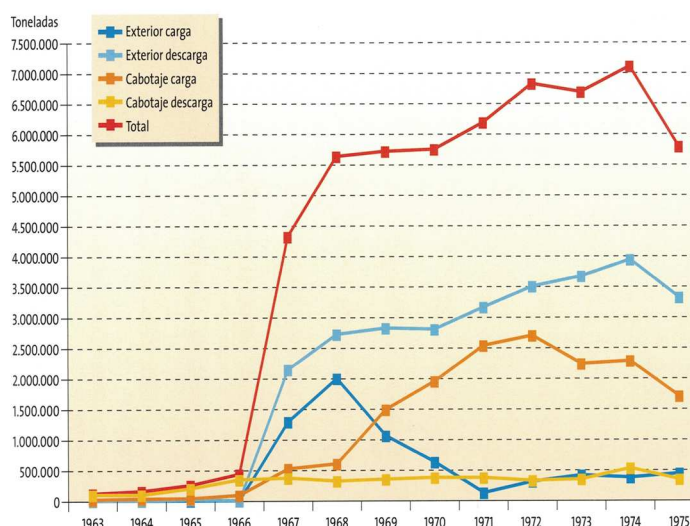
Los años 20 del siglo pasado fueron una época de crecimiento del tráfico, con la naranja de protagonista. En 1924 se embarcaron por primera vez más de 100.000 T de naranja sobre poco más de 120.000 T totales. Los máximos se alcanzaron en 1930, con más de 130.000 T totales.<sup>68</sup> En esta época se creó la Cofradía de Pescadores.

Pero los años 30 y 40 fueron negativos. El comercio encadenó situaciones difíciles como la crisis desencadenada por el crack bursátil de 1929, la guerra civil española, la Segunda Guerra Mundial, y el aislamiento de España en la posguerra. El puerto fue bombardeado durante nuestra guerra civil, quedando muy deteriorado. Las reparaciones provisionales iniciadas en 1938, con la ciudad ya en poder de Franco, y con Carlos G. Espresati (hijo) como ingeniero director, no impidieron el descenso acusado del tráfico: en los años finales de la guerra mundial bajaron de 30.000 las toneladas embarcadas.<sup>69</sup> Después de la guerra mundial aumentó progresivamente el movimiento de mercancías, pero hasta 1952 no superó las 100.000 T embarcadas, como en los años 20. El tráfico del puerto de Castellón era muy inferior al de Tarragona o de Alicante en las mismas fechas.

Los años 50 también fueron momentos difíciles. En 1955 se aprobó un proyecto que daba respuesta a la creciente importancia del sector pesquero, creando una nueva dársena en la playa del Serrallo y demoliendo parte del muelle de Poniente para darle entrada. Pero las obras fueron suspendidas a poco de iniciarse, y tardaron varios años en reanudarse. El gobierno no veía rentables las inversiones en el puerto. El Consejo de Ministros llegó a acordar en 1962 la disolución de la JOP por su reiterada situación deficitaria.

Afortunadamente la JOP pudo presentar perspectivas de un futuro mejor, gracias a la industria, con la llegada de empresas como CAMPSA, Fertiberia, o FAQUISA (fosfatos y piritas). Incluso el Banco Central, que ocupó una gran parcela en la zona de servicios del puerto, aportaba ingresos<sup>70</sup>. Con esos argumentos, la JOP consiguió no ser disuelta.

A nivel nacional, en los años 60 el Plan de Estabilización de 1959 empezó a dar resultados en la economía española, que inició un crecimiento acelerado. En 1964 se creó el polígono industrial del Serrallo, y tres años después se inauguró allí la refinería de petróleo. Las industrias hicieron aumentar considerablemente el desembarco de suministros y materias primas, de modo que a partir de 1967 las toneladas desembarcadas superaban las embarcadas, y el tonelaje total se disparó. Este gráfico<sup>71</sup> ilustra el cambio:



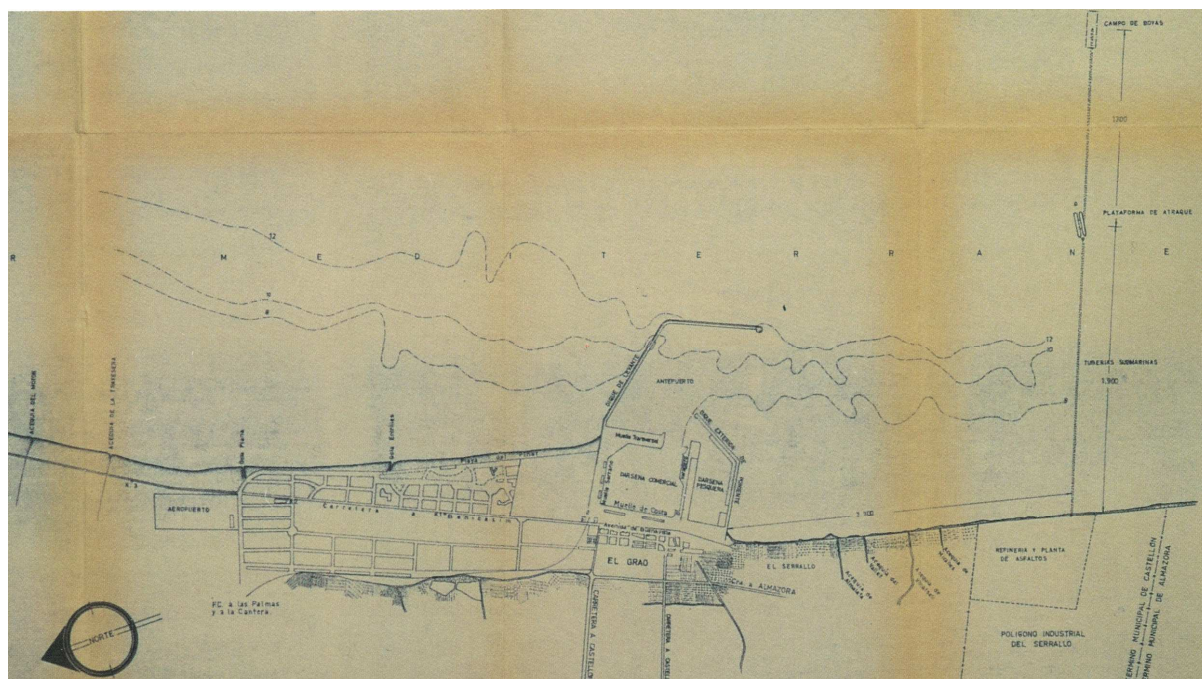
<sup>68</sup> Valls (2003), p. 94

<sup>69</sup> Valls (2003), p. 134

<sup>70</sup> Valls (2003), pp. 172-173

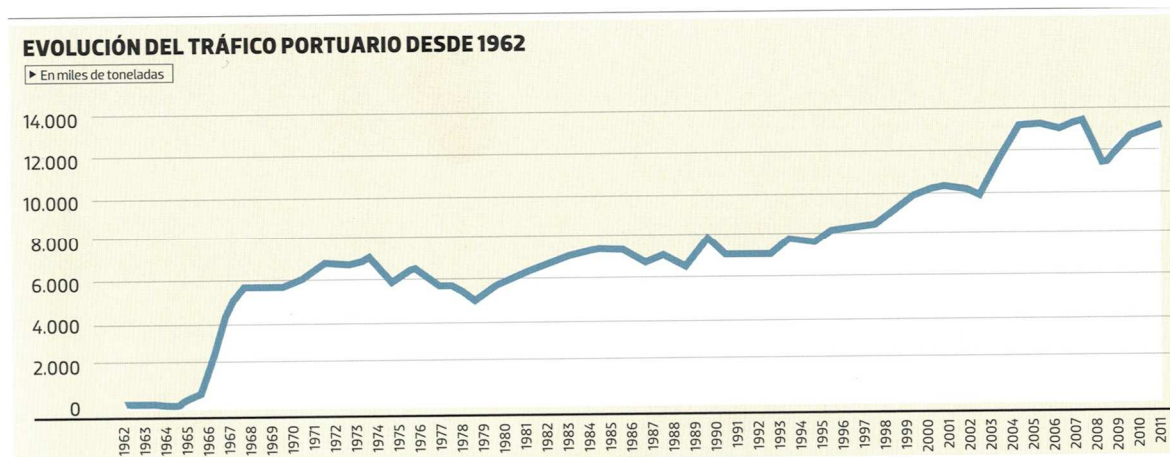
<sup>71</sup> Valls (2003), p. 195

En ese contexto de crecimiento comercial, las obras del puerto no acompañaban suficientemente. Las obras necesarias para implementar mejoras como las de este plano, aprobado en 1968, no se iniciaron hasta 1995:



Plano realizado por Tomás Gudín, 1968. Autoridad Portuaria de Castellón

Influyeron sin duda en esa lentitud problemas generales como la crisis del petróleo iniciada en 1973, y en España la transición política que siguió a la muerte de Franco en 1975. El gráfico siguiente<sup>72</sup> muestra la evolución del tráfico portuario desde los años 60 hasta la primera década del S. XXI:



Vemos que hasta los primeros años 80 no se recuperó el tonelaje movido en 1973, pero que desde entonces la tendencia de crecimiento no se rompió seriamente hasta la crisis en 2008. El puerto también creció. Sus principales cambios en los últimos 30 años se reflejan en las imágenes de las páginas siguientes.

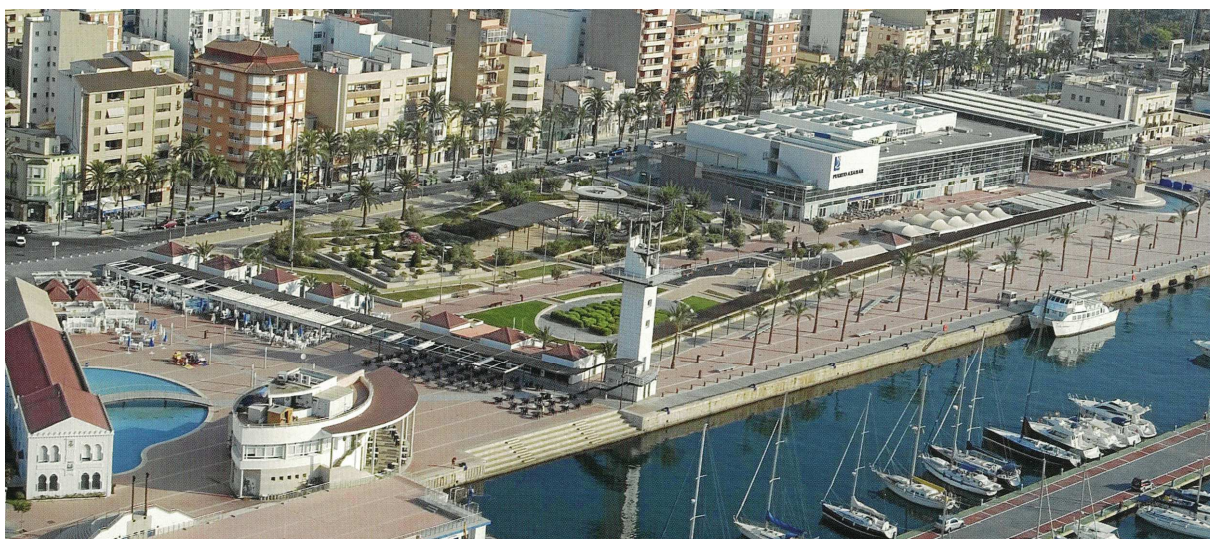
<sup>72</sup> Morales (2012), p. 37



*El puerto a principios de los 90. Morales (2012), p. 53*



*Ampliación de 1999: el muelle de la cerámica. Morales (2012), p. 31*



*La zona de ocio inaugurada en 2003. Morales (2012), p. 108*



*Muelle del centenario, añadido en 2004. Morales (2012), p. 92*



*La dársena sur en 2017. Portcastelló (2017)*

Por último, los planes de futuro, influidos por el nuevo crecimiento tras la crisis, por las ideas de sostenibilidad y respeto al medio ambiente, y por la coordinación europea que promueve el Corredor Mediterráneo, muestran un nuevo protagonismo para el ferrocarril:



*Plan de desarrollo de la plataforma logística y sus accesos. Portcastelló (2017)*

# Conclusiones

El diccionario de la Real Academia da la siguiente acepción de **ilusión**: *Esperanza cuyo cumplimiento parece especialmente atractivo*. La prensa del S. XIX que hemos ojeado nos cuenta que la gente en Castellón se ilusionó con tener un puerto. Esperaban que el puerto sería el medio para conseguir muchas otras metas positivas: prestigio para la ciudad, prosperidad general, trabajo para todos.

No se consiguió un puerto funcional hasta entrado el S. XX, pero sí que la historia del puerto tuvo momentos felices; esos **logros** que define la RAE como *acción y efecto de conseguir o alcanzar lo que se intenta o desea*: la aprobación del proyecto en 1882, la colocación de la primera piedra en 1891, etc. Las autoridades, las asociaciones y la prensa celebraban esos logros de tal modo que se difundía y aumentaba la ilusión. Los supuestos beneficios del puerto se magnificaron, tener un puerto se mitificó, tal como dice la RAE de **mitificar**: *rodear de extraordinaria estima determinadas teorías, personas, sucesos, etc.*

Y a tanta ilusión seguía la **frustración**, *acción y efecto de privar a alguien de lo que esperaba*, según la RAE. El momento álgido de la frustración con el puerto fue sin duda el traslado de Alloza fuera de Castellón en 1890, que dio lugar a un verdadero motín en la ciudad. La historia del puerto en el S. XIX es efectivamente una alternancia sin fin de ilusiones, logros y frustraciones.

Estas conclusiones resumen la idea principal de este documento, idea que nos ha guiado en todo el trabajo, desde el título hasta esta última página. Como toda conclusión acerca del pasado, es discutible. Posiblemente hemos leído los artículos de prensa que más promovían la ilusión o más ensalzaban los logros, escritos quizá no por el valor real de los hechos o las ideas, sino para atribuir méritos a determinados partidos o personajes. Posiblemente hemos leído los artículos más llamativos sobre las frustraciones, escritos quizá no por sentimientos profundos sino para machacar a los adversarios políticos. Otras lecturas de la prensa del S. XIX podrían llevar a conclusiones distintas, sobre el pasado nunca se dice la última palabra.

Si las conclusiones acerca del pasado son opinables, hay otras conclusiones mucho más inciertas todavía. Son las que casi sin querer acuden a la mente comparando nuestro relato de lo ocurrido en el S. XIX con nuestras propias vivencias, con la historia vivida sobre ciertas obras públicas, posiblemente afectadas por enfrentamientos políticos, caciquismos, etc. Como son tan opinables, las planteamos como pregunta al lector:

¿Seguimos en un sistema político y económico parecido al que denunciaba Joaquín Costa tras el desastre de 1898? ¿Tenemos, como antes, un sistema oligárquico con instituciones sólo aparentemente democráticas, y un “*capitalismo de amigos [...] en el que el que se hace rico no es el que tiene la mejor idea [...]. Es el que sabe cómo hacer discretamente una contribución a la persona adecuada y recibir a cambio una dádiva del Estado en forma de central eléctrica, de autopista o de recalificación.*”<sup>73</sup>?

---

<sup>73</sup> Garicano (2014), pp. 18-19



# Bibliografía

## Publicaciones

AGUILERA LÓPEZ, José (2011): *El nacimiento de la sociedad burguesa. Castellón, 1833 - 1843*.

ALCÓN, Samuel, BENAVENTE, Victoria, CARCELLER, Josep Miquel, y MAS, Marisa (1992): *El port de Castelló. Una proposta curricular*. Castellón, Ajuntament de Castelló

BALBÁS, Juan A. (1892): *El libro de la provincia de Castellón*. Castellón, Imp. Armengot

CLIMENT VIGUER, Susana (2013): *Leandro Alloza, un ingeniero de Castellón*. Valencia, Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente

COSTA, Joaquín (1903): *Oligarquía y caciquismo como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla*. Madrid, Imp. Hijos de M. G. Hernández

GARICANO, Luis (2014): *El dilema de España. Ser más productivos para vivir mejor*. Barcelona, Ediciones Península

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE CASTELLÓN (1922): *Memoria sobre el estado y progreso de las obras desde el año 1906 al de 1914 inclusive*. Castellón, Junta de Obras del Puerto

MARTÍ ARNÁNDIZ, Otilia (1997): *Un liberalismo de clases medias. Revolución política y cambio social en Castellón de la Plana (1808 - 1858)*. Castellón, Diputación Provincial

MARTÍ MARTÍNEZ, Manuel (1985): *Cossieros i anticossieros. Burguesia i política local (Castelló 1875 -1891)*. Castellón, Diputación Provincial

MORALES, Mercedes (2012): *La Década Prodigiosa 2002-2012. Los diez años que cambiaron el puerto*. Castellón, Peonia

PANIAGUA, Javier, y PIQUERAS, José A. (2006): *Diccionario biográfico de políticos valencianos 1910-2003*. Valencia, Diputación de Valencia

PERIS TORNER, Juan (2003): *Ferrocarril de Les Serretes. Ferrocarril auxiliar del Puerto de Castellón y sus enlaces ferroviarios*. Castellón, Autoridad Portuaria de Castellón

PORTCASTELLÓ (2017): *Castellón plataforma logística* (folleto). Castellón, Portcastelló

RIBELLES COMÍN, José (1905): *Intereses económicos, agrícolas, industriales y mercantiles de Castellón, con la historia del puerto del Grao y del periodismo provincial*. Barcelona, Imprenta Altés y Alabart

SÁNCHEZ ADELL, José; OLUCHA MONTINS, Fernando; SÁNCHEZ ALMELA, Elena: *Elenco de fechas para la historia urbana de Castellón de la Plana*. Castellón, Sociedad Castellonense de Cultura

SÁNCHEZ CALVO, Nicolás (2007): *El puerto de Castellón: Una mirada nostálgica*. Castellón, Ellago

SOGRAVO Y CRAIBE, Damián de (1846): *Elementos del Derecho Mercantil Español, o Biblioteca del Comerciante*. Madrid, Est. de P Madoz y L Sagasti

VALLS TORLÁ, Javier (Coord.) (2003): *Rumbo al progreso. El Puerto de Castellón a través de la historia*. Castellón, Autoridad Portuaria de Castellón

## Webgrafía

Archivo de la Diputación de Castellón:

<https://archivopublicaciones.dipc.as/GestionDocumental/inicio.do>

Archivo Municipal de Castellón:

<http://archivo.castello.es/>

Colección histórica de legislación española:

<https://www.boe.es/buscar/gazeta.php>

Constituciones españolas del S. XIX:

<http://www.congreso.es/consti/otras/historicas/index.htm>

Diccionario de la Real Academia Española de la lengua:

<http://www.rae.es/obras-academicas/diccionarios/diccionario-de-la-lengua-espanola>

Foto del puerto en servicio, 1933:

<http://www.levante-emv.com/multimedia/fotos/castello/2017-11-02-107388-centenario-faro-portcastello.html>

Gobiernos de España en el S. XIX:

[https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Gobiernos\\_de\\_Espa%C3%B1a](https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Gobiernos_de_Espa%C3%B1a)

Libro de Joaquín Costa:

<https://archive.org/details/oligarquaycaciq00martgoog>

Real Decreto sobre puertos, 1851:

<https://legishca.edu.umh.es/2014/11/23/1851-12-17-mandando-que-la-administracion-y-servicio-de-los-puertos-de-la-peninsula-e-islas-adyacentes-corra-a-cargo-del-misnisterio-de-fomento/>

Seres Humanos de Castellón, por Salvador Bellés:

<http://www3.uji.es/~belles/Salvador%20Belles/Seres%20Humanos%20de%20Castell%3n/>