

EL TRANSPORTE DE GANADOS A TRAVÉS DEL FERROCARRIL: UN INDICADOR DE LA MODERNIZACIÓN AGRARIA EN EL PAÍS VALENCIANO, 1850-1914

El propósito central de este trabajo —que forma parte de una investigación más amplia (1)— lo constituye el intento de explicar, a partir de las estadísticas disponibles de los ganados transportados por ferrocarril, si en el País Valenciano el hundimiento de las actividades ganaderas, durante la segunda mitad del siglo XIX, fue la consecuencia directa del proceso de consolidación de un tipo específico de crecimiento capitalista en la agricultura (2). Para ello abordaremos en primer término las explicaciones que la historiografía ha esgrimido acerca del comportamiento de la ganadería valenciana; en segundo lugar, se analizarán las estadísticas de la compañía ferroviaria para, finalmente, establecer algunas conclusiones que los tráficó ferroviarios sugieren en relación a la pregunta que se planteaba inicialmente.

Evolución de la ganadería valenciana

Las investigaciones disponibles sobre la trayectoria histórica de la ganadería en el País Valenciano son más bien escasas. Sólo recientemente se ha abordado esta tarea por Ramón Garrabou y Salvador Calatayud (3). A partir de los recuentos y censos ganaderos elaborados por diversos órganos de la administración en la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del XX, Garrabou avanzaba un conjunto de conclusiones. En primer lugar el hundimiento de la ganadería es un hecho evidente entre 1850 y 1900. Siguiendo una metodología similar a la empleada por el Grupo de Estudios de Historia Rural (G.E.H.R.) en sus investigaciones pioneras (4), sus aportaciones a la explicación de este proceso de retroceso de la ganadería se centran en el avance de las roturaciones como consecuencia de las desamortizaciones y del proceso desvinculador

que ampliaron la superficie cultivada y determinaron un déficit crónico de tierras de pasto. A ello se unieron las específicas condiciones de clima y suelo que marcaban la pobreza de los herbáceos espontáneos susceptibles de ser aprovechados por la ganadería.

Si estas condiciones estructurales provocaron el descenso de la cabaña en especies como el lanar y el cabrío en el largo plazo, en los regadíos litorales, en general, se produjo el mantenimiento de algunas especies de ganado de renta pero sin integrarse en la explotación agraria. La agricultura intensiva y comercial basada en cultivos de regadío excluyó globalmente a la ganadería. El máximo aprovechamiento de los suelos frenó las disponibilidades de ganado de labor, medio de producción más importante para los cultivadores. Solo determinadas especies de ganado de renta experimentaron crecimientos relevantes. La demanda asociada al proceso de urbanización orientó al alza el crecimiento del ganado porcino y el mantenimiento en las zonas de huerta de la producción de leche derivada del vacuno. En cuanto al ganado de labor el retroceso es más claro en Alicante y Castellón. En estas provincias la extensión de los secanos y las zonas de montaña abocaron a una disminución de mulas, asnos y caballos aunque las estadísticas en este punto son de escasa fiabilidad. Ello sería incompatible con la amplitud de la expansión vinícola que tiene lugar en el último tercio del siglo, y por tanto, con el presumible aumento de las necesidades de ganado de labor y de tiro. La dudosa credibilidad de los censos ganaderos es, asimismo, extensible a la provincia de Valencia aunque en su conjunto sean más homogéneos que para el resto del territorio valenciano. En esta última provincia destaca la consolidación de las caballerías como ganado de labor por adaptarse preferentemente en los regadíos. Una visión de conjunto, pues, que incide en la ausencia de simbiosis de la agricultura y la ganadería en el campo valenciano y en la escasa mejora de las técnicas aplicadas a la reproducción y mantenimiento de la cabaña pecuaria.

La revisión de estas conclusiones iniciadas por Salvador Calatayud, parte de un análisis crítico de las estadísticas ganaderas. En una tarea similar a la que ha llevado a cabo José Miguel Martínez Carrión para la región murciana (5), aunque limitada a la provincia de Valencia, Calatayud matiza el denominador retroceso de la segunda mitad del siglo XIX y profundiza en las relaciones entre ganadería y agricultura, especialmente en los regadíos del litoral valenciano. Así, en primer término,

1. El artículo que sigue es el resultado de la reelaboración de parte de un capítulo de mi Tesis de Doctorado, titulada *Transporte y Mercado: ferrocarriles e infraestructura viaria en la historia económica del País Valenciano, 1850-1914*. Valencia, Universidad de Valencia, 1989.

2. Las características de este proceso han sido recogidas en varios estados de la cuestión realizados por P. Ruiz Torres en «El País Valenciano en el siglo XVIII: la transformación de una sociedad agraria en la época del absolutismo» en Fernández, R. Ed. *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar*. Barcelona, Crítica, 1985, pp. 133-242 y del mismo autor «Desarrollo y crisis de la agricultura en el País Valenciano a finales del Antiguo Régimen» en García Sanz, A. y Garrabou, R. (Eds.), *Historia agraria de la España contemporánea. I. Cambio social y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*. Barcelona, Crítica, 1985, pp. 347-379. Para el periodo de consolidación del capitalismo es imprescindible el trabajo de Ramón Garrabou. *Un fals dilema. Modernitat o endarreriment de l'agricultura valenciana, 1850-1900*. Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 1985.

3. Ramón GARRABOU. *Op. cit.* pp. 11-23. Salvador CALATAYUD. *Agricultura y Capitalismo. El desarrollo agrario valenciano durante la segunda mitad del siglo XIX: la Ribera del Miquer*. Tesis Doctoral, Universidad de Valencia, 1986. Vol. I, pp. 350-431.

4. Véase G.E.H.R. «Contribución al análisis histórico de la ganadería española, 1865-1929. I.» *Agricultura y Sociedad*, (1978) y «Contribución al análisis histórico de la ganadería española, 1865-1929. II. Agricultura y Sociedad», 10 (1979) pp. 129 y 181 y 105-169, respectivamente. He manejado por comodidad la reedición de Ramón GARRABOU y Jesús SANZ (Eds.) en *Historia agraria de la España contemporánea. Vol. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*. Barcelona, Crítica, 1985, pp. 229-275.

5. José Miguel MARTÍNEZ CARRIÓN. *Desarrollo agrario y crecimiento económico en la región murciana, 1878-1935*. Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 1987. Vol. I, pp. 62-72.

**EL TRANSPORTE DE GANADOS A TRAVÉS DEL FERROCARRIL:
 UN INDICADOR DE LA MODERNIZACIÓN AGRARIA
 EN EL PAÍS VALENCIANO, 1850-1914**

216 la caída de las especies no fue tan generalizada como a primera vista pudiera desprenderse de las estimaciones y recuentos efectuadas por los ingenieros agrónomos o los gobiernos civiles.

Un análisis más descriptivo y detallado viene a informar de los problemas que la consolidación de la propiedad privada de la tierra comportó para la ganadería tradicional, bien por el retroceso de los comunales y derechos de pasto, bien por la incompatibilidad de la intensificación de la agricultura de regadío con la existencia de pastos artificiales. Sin embargo, las necesidades de abonado natural constituyeron un freno a la caída de determinadas especies, sobre todo para las unidades campesinas más pequeñas y escasamente capitalizadas. Ello permitía una cierta complementariedad, allí donde las condiciones lo permitían, entre ganadería y agricultura. No se trataba tanto de que las explotaciones agrarias de la huerta de Valencia o de las Riberas del Júcar asociaran ambas actividades sino que predominando la producción agrícola, la ganadería no quedaba excluida por ser rentable y compatible dentro de la explotación. Esto es constatable para el ganado de cerda y el vacuno en estas comarcas concretas, pero especialmente en la importancia que adquiere el caballo por las posibilidades de alimentación ofertada por los regadíos. Frente al mulo y el asno como ganado de labor, la especie equina comporta mayor productividad agrícola al conseguir un arado más profundo, así como otras ventajas tecnológicas, al tener mayor potencia física y poder arrastrar arados y trilladoras más pesadas.

En los secanos, el predominio de la mula se muestra hegemónico y su número no debió de retroceder tanto como las estadísticas oficiales parecen indicar. El hundimiento de la ganadería valenciana debe ser, pues, matizado según las especies. La agricultura impuso sus vías de actuación a la ganadería pero ésta, al menos en Valencia, no permaneció al margen de las actividades productivas... el reajuste provocado por el crecimiento de la superficie cultivada y la intensificación de los cultivos significaron la adaptación de la ganadería a las nuevas condiciones productivas. Este proceso de reajuste y adaptación se manifestó a fines del siglo XIX para consolidarse en el primer tercio del XX.

Las estadísticas ferroviarias de la Compañía de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona y el transporte de ganados.

Las aportaciones de los historiadores de la agricultura valenciana pueden ser consideradas como el punto de referencia a partir del cual las estadísticas de ganado movilizadas por el ferrocarril encuentren su contexto. Del análisis del movi-

miento de animales, tanto de labor como de renta, a largo plazo por los ferrocarriles se pueden extraer importantes matices que enriquezcan el conocimiento histórico de la evolución del sector ganadero en un periodo clave del crecimiento de la economía valenciana.

El principal problema que presentan las estadísticas ferroviarias disponibles —las de A.V.T.— es que establecen el número de animales movilizadas anualmente de forma agregada sin especificar las estaciones de salida y/o llegada. Las distintas especies sí vienen desglosadas pero solo a partir de la década de 1880. Para el periodo inicial de apertura la documentación generada por la compañía no aporta diferencias entre las distintas especies. Una aproximación cuantitativa inicial al volumen general de ganados transportados por las líneas de A.V.T. entre 1856-1914 viene representada en el cuadro nº 1.

Cuadro 1. Número de cabezas de ganado transportados por A.V.T. (1856-1914)

| Años | Nº cabezas | Nº Indice (1867 = 100) | Años | Nº cabezas | Nº Indice |
|------|------------|---------------------------|------|------------|-----------|
| 1856 | 8.461 | 2'47 | 1888 | 463.066 | 135 |
| 1857 | 3.542 | 1'03 | 1889 | 488.928 | 142 |
| 1859 | 4.274 | 1'24 | 1890 | 427.857 | 125 |
| 1861 | 51.552 | 15 | 1894 | 414.104 | 118 |
| 1866 | 165.734 | 77 | 1895 | 289.093 | 82 |
| 1867 | 342.122 | 100 | 1896 | 546.569 | 156 |
| 1869 | 574.945 | 168 | 1897 | 426.427 | 124 |
| 1870 | 350.111 | 102 | 1898 | 597.445 | 174 |
| 1872 | 657.720 | 192 | 1899 | 621.135 | 181 |
| 1873 | 309.058 | 90 | 1900 | 690.497 | 201 |
| 1877 | 660.533 | 193 | 1901 | 538.310 | 157 |
| 1878 | 742.922 | 217 | 1902 | 629.527 | 184 |
| 1879 | 689.352 | 201 | 1903 | 569.834 | 166 |
| 1880 | 717.624 | 209 | 1904 | 513.210 | 150 |
| 1882 | 399.503 | 116 | 1905 | 597.161 | 174 |
| 1883 | 503.532 | 147 | 1906 | 516.495 | 150 |
| 1884 | 389.906 | 113 | 1907 | 588.806 | 172 |
| 1885 | 453.588 | 132 | 1908 | 596.841 | 174 |
| 1886 | 471.795 | 137 | 1909 | 662.750 | 193 |
| 1887 | 436.314 | 127 | 1910 | 674.532 | 197 |
| | | | 1911 | 670.122 | 195 |
| | | | 1912 | 718.285 | 209 |
| | | | 1913 | 664.902 | 194 |
| | | | 1914 | 586.042 | 171 |

Fuentes: Telesforo Hernández Sempere. *Ferrocarriles y Capitalismo en el País Valenciano, 1843-1879*. Apéndice nº 2. *Memorias de A.V.T. y F.F.E. Datos Estadísticos de Norte*.

A largo plazo, el tráfico agregado de ganados por estas líneas presenta cuatro periodos diferenciados. El primero recorre la etapa inicial de funcionamiento del ferrocarril y el número de cabezas de ganado desplazadas es relativamente reducido ya que todavía no se había producido la unión con las otras líneas colindantes, especialmente la de Alicante. A partir de la soldadura ferroviaria de Almansa y, especialmente, tras la llegada de las vías hasta Tarragona en 1868, el total anual de ganados alcanza el máximo de este primer periodo. La plena funcionalidad de las líneas de A.V.T. es ya un hecho en 1870. De aquí que haya que considerar esta primera época como el punto de partida para establecer las posteriores comparaciones en el tráfico de ganados.

El mayor crecimiento relativo hasta 1914 se alcanza en la década de 1870 a 1880 cuando el volumen de ganado transportado con respecto a la etapa inicial se duplica en cifras absolutas: del índice 100 en 1867 se alcanza el 209 en 1880. Este máximo corresponde al pleno funcionamiento de la red ferroviaria ya en conexión directa con el resto de las líneas y, por tanto, ofertando plena capacidad de transportes. Coincidiendo con la denominada **crisis agrícola y pecuaria** de 1880 a 1897 el comportamiento del ganado total circulado refleja una disminución evidente que a medio plazo se convierte en estancamiento. El subperiodo 1885-1895 presenta en su tramo final una caída por debajo del índice 100 de 1867; en 1895 se alcanza el mínimo de cabezas del periodo. La recuperación de los máximos volúmenes de ganados alcanzados en los años setenta del siglo XIX comienza a manifestarse tempranamente, al invertirse la tendencia depresiva de los años ochenta desde 1896. Con un anómalo índice de 201 para 1900 y el máximo de este último periodo alcanzado en 1914 con el 209, la recuperación es la característica más importante de los primeros decenios del siglo XX.

Este comportamiento de los tráficos de ganado por A.V.T. en los tres periodos que se han señalado coincide básicamente con la periodificación que el G.E.H.R. realiza en sus análisis de la ganadería española entre 1865 y 1914, si bien debemos recordar que nuestra reconstrucción se refiere al ganado movilizado por el ferrocarril valenciano y no a la evolución del total de la cabaña pecuaria (6). Por tanto, las diferencias en el punto de partida son importantes porque el ferrocarril iniciaba sus actividades con un volumen de tráfico bajo, que sólo aumentaría cuando la red se ampliara y conectara con la del resto de España. Sin embargo, a partir de 1870 el elevado grado de coincidencia mencionado sugiere que el ferrocarril fue un

instrumento claramente homogeneizador de la estructura comercial de la ganadería en el mercado interior peninsular.

Con estas bases cuantitativas, que permiten admitir la validez de las cifras aportadas por las estadísticas ferroviarias valencianas, al menos en la tendencia general, se puede profundizar más pormenorizadamente en la evolución de las distintas especies transportadas. Esta última se ofrece en el cuadro n. 2 como porcentajes sobre el total de ganados transportados anualmente.

Cuadro 2. Transporte de ganados por ferrocarril. Participación de las distintas especies. (1866-1914) En %

| Año | Bueyes, vacas y terneros | Caballos, mulas y asnos | Ovejas y cabras | Cerdos |
|------|-----------------------------|----------------------------|--------------------|--------|
| 1866 | 0'9 | 0'3 | 94 | 4'4 |
| 1869 | 0'4 | 0'5 | 95 | 3'2 |
| 1870 | 0'8 | 1'2 | 90 | 7'1 |
| 1872 | 0'4 | 0'5 | 95 | 3'3 |
| 1882 | 0'5 | 1'4 | 87 | 10 |
| 1883 | 0'9 | 1'2 | 91 | 6'5 |
| 1884 | 1 | 1'1 | 91 | 6'5 |
| 1885 | 1'7 | 0'8 | 88 | 8'9 |
| 1886 | 2 | 1'2 | 87 | 9'4 |
| 1887 | 2 | 1'4 | 84 | 12'2 |
| 1888 | 2 | 1'4 | 88 | 7'7 |
| 1889 | 1'7 | 1'2 | 89 | 7'8 |
| 1890 | 2'3 | 1'2 | 85 | 10'9 |
| 1897 | 0'3 | 1'1 | 86 | 12'1 |
| 1901 | 0'3 | 1'3 | 87 | 10'9 |
| 1902 | 0'2 | 1 | 87 | 11 |
| 1903 | 0'3 | 1'1 | 84 | 14 |
| 1904 | 0'3 | 1'5 | 85 | 12'7 |
| 1905 | 0'2 | 1'2 | 87'8 | 10'6 |
| 1906 | 0'2 | 1'2 | 87'1 | 11'3 |
| 1907 | 0'2 | 1 | 86'6 | 12 |
| 1908 | 0'3 | 0'9 | 88'4 | 10'3 |
| 1909 | 0'2 | 0'9 | 88'8 | 9'8 |
| 1910 | 0'2 | 0'8 | 85'8 | 13 |
| 1911 | 0'2 | 1 | 81 | 17'6 |
| 1912 | 0'2 | 0'8 | 83'3 | 15'5 |
| 1913 | 0'1 | 0'9 | 83'7 | 15 |
| 1914 | 0'2 | 1 | 86 | 12'5 |

Fuentes: Telesforo Hernández Sempere. **Ferrocarriles y Capitalismo en el País Valenciano, 1843-1879**. Apéndice nº 2. **Memorias de A.V.T. y F.F.E. Datos Estadísticos de Norte. y Crisis Agrícola y Pecuaria**. Vol. VII, pp. 323-331 para el período 1882-1885.

De la desagregación porcentual de las diversas especies se puede extraer una primera observación: entre 1866 y 1870 la

6. G.E.H.R. Op. cit. pp. 236-239. Algo similar señalar los miembros del grupo cuando infieren la crisis de la ganadería española al comparar los censos de 1865 con los de 1891, 1905 y 1906 al no poder señalarle una fecha de comienzo.

**EL TRANSPORTE DE GANADOS A TRAVÉS DEL FERROCARRIL:
 UN INDICADOR DE LA MODERNIZACIÓN AGRARIA
 EN EL PAIS VALENCIANO, 1850-1914**

218 presencia mayoritaria del ganado cabrío y lanar junto al de cerda, subrayan las características del primer periodo que se distinguía anteriormente. La ausencia de conexión ferroviaria impide que el ganado se transporte por ferrocarril desde otras zonas productivas españolas. A éste acude mayoritariamente el ovino y caprino que es conducido hacia los mercados consumidores por los caminos y veredas del interior de Valencia y Castellón hasta las estaciones ferroviarias de A.V.T. Las importaciones de vacuno por el puerto de Valencia tendieron a complementar la demanda de carne en los centros urbanos. Ello se advierte por las llegadas de los mercados exteriores de vacuno que se interrumpen a partir de la plena unión ferroviaria con M.Z.A. y Tarragona, lo que, sumado a las primeras expediciones importantes del Noroeste de España por ferrocarril, hicieron más fáciles los envíos de vacuno hacia el Mediterráneo (7). En el cuadro n. 3 se observa este cambio producido en las importaciones de vacuno por el Grao de Valencia, efecto de la plena apertura del ferrocarril y de su sustitución por el ganado porcino y caballar. El lanar y cabrío mantienen, por su parte, una cierta presencia en las importaciones en los años setenta que se mantendrán también en la década siguiente configurando el mayor contingente de ganado comercializado por ferrocarril y por las importaciones.

Cuadro 3. Importaciones de ganado por el puerto del Grao de Valencia (1862-1875)

| Años | Cabezas | Porcentaje sobre total | | | |
|------|---------|------------------------|---------|----------------|----------|
| | | Vacuno | Porcino | Lanar y cabrío | Caballar |
| 1862 | 770 | 93 | — | — | 1'5 |
| 1863 | 3.412 | 45 | 13 | 40 | 1'3 |
| 1864 | 7.158 | 27 | 23 | 46 | 0'3 |
| 1865 | 6.280 | 31 | — | 45 | — |
| 1866 | 5.165 | 20 | — | 75 | — |
| 1867 | 2.827 | 54 | — | 40 | — |
| 1868 | 1.992 | 49 | — | 41 | — |
| 1869 | 300 | — | 27 | 72 | — |
| 1870 | 760 | — | 55 | 23 | — |
| 1871 | 475 | 20 | — | — | — |
| 1872 | 1.007 | 3 | 46 | 49 | — |
| 1873 | 744 | 13 | 34 | 51 | — |
| 1874 | 1.213 | 1 | 15 | 49 | 25 |
| 1875 | 1.604 | — | 9 | 25 | 45 |

Fuente: Elaboración propia a partir de las **Estadísticas del Comercio Exterior**.

7. Xan CARMONA y Leonor DE LA PUENTE. «Crisis agraria y vías de evolución ganadera en Galicia y Cantabria» en Ramón GARRABOU (Ed. *La crisis agraria de fines del siglo XIX*. Barcelona. Crítica. 1988, pp. 181-211. indican que a partir de 1870 se empiezan a embarcar en las estaciones ferroviarias de Brañuelas y Astorga importantes cantidades de vacuno procedente de Orense, León y el occidente asturiano con destino al mercado interior peninsular.

En la década de los ochenta se confirma la tendencia ya apuntada hacia el incremento del ganado de tiro transportado por vía férrea así como la mayor presencia del ganado de cerda. Ambas especies aumentan su participación a costa del ovino y caprino, mientras que el vacuno también lo hace al pasar del 1% en 1884 al 2'3% en 1893. Gracias a la documentación presentada por la compañía A.V.T. en los volúmenes de la *Crisis Agrícola y Pecuaria* (8) podemos conocer con más detalle los mercados ganaderos que servía el ferrocarril así como los cambios producidos por la alteración de coyuntura de los años ochenta (9). Ello permitirá, posteriormente, establecer comparaciones con las primeras décadas del siglo XX.

El primer elemento que confirma la perceptible introducción del ganado vacuno, especialmente terneras, en las líneas valencianas es la llegada de estas especies desde el interior peninsular, sobre todo desde Extremadura y del noroeste de España «observándose que este tráfico tiende a desarrollarse» (10). En efecto, el crecimiento es evidente entre 1882-1886 al pasar de 2000 cabezas en el primer año a 7000 en el último. Este incremento de las llegadas de fuera de las líneas de A.V.T. provocó un descenso del ganado de esta especie movilizado con carácter local: «un ganado estabulario que procede de las zonas donde se cría y se lleva a los centros de consumo» (11). Estas zonas eran básicamente las de regadío de las riberas del río Júcar, Valencia, Sagunto y en mucha menor medida las poblaciones castellonenses de Nules, Burriana y Castellón. La reducción de este tráfico fue progresiva a partir de 1883 y, a medida que los envíos de la cornisa cantábrica tendieran a sustituir el descenso de exportaciones a Inglaterra después de 1885-1889, las llegadas de estas procedencias y de Extremadura limitarían aún más este movimiento local (12).

Las informaciones cualitativas que acompañan a las estadísticas de ganado publicadas por la compañía A.V.T. reflejan por sus comentarios los mercados que surten de caballos, mulas y asnos a los tráficos ferroviarios valencianos. El movimiento era el mismo que en décadas anteriores y se limitaba al traído

8. *La crisis agrícola y pecuaria. Información escrita de la comisión creada por Real Decreto de 7 de julio de 1887 para estudiar la crisis porque atraviesa la agricultura y la ganadería*. Madrid. Sucesores de Rivadeneyra, 1988.

9. *Crisis agrícola y pecuaria*. Vol. VII, pp. 323-338. Estos datos son los únicos que poseemos para establecer el movimiento de ganados por las estaciones ferroviarias.

10. *Ibidem*. p. 23.

11. *Ibidem*.

12. Xan CARMONA y Leonor DE LA PUENTE. *Op. Cit.* pp. 190-194. Otras procedencias incrementaron también su participación en los envíos a las líneas valencianas, cuya estructura por procedencias era la siguiente:

Línea de Badajoz: 48%.
 Línea de Madrid: 9'8%.
 Línea de Cartagena: 9'1%.
 Línea del Norte: 8'2%.
 Otras: 23'9%.

desde Andalucía para las necesidades agrícolas y de transporte, frente al qué llegaba desde Cataluña procedente de la importación. Desconocemos qué cantidades de cada una de las especies integraban este movimiento pero debió concentrarse en mulos y caballos. Los primeros, más adaptados a las duras faenas agrarias de los secanos, fueron sustituyendo al ganado asnal mientras que el caballo representaba, para los regadíos, crecimientos importantes de la productividad (13). Por otra parte, es significativo que el mayor tráfico por líneas se concentre en la de Tarragona donde las importaciones tendían a compensar la caída intercensal del ganado mular y asnal que registra la provincia de Castellón entre 1865 y 1891.

La especie más numerosa en los ganados acarreados por la empresa ferroviaria valenciana tendió a descender primero y estancarse después, en la segunda mitad de los años ochenta. El ganado lanar, es decir carneros, ovejas y cabras, es del conjunto de la cabaña pecuaria el que más sufrió la caída de sus efectivos entre 1865 y 1891, a pesar de las deficiencias estadísticas. La estructura del tráfico de estas especies muestra esta caída y añade algunos elementos de análisis que refuerzan las interpretaciones realizadas para explicar este descenso de la cabaña. En efecto, las expediciones de estas especies por las estaciones valencianas en el movimiento interior muestra un claro estancamiento (Cuadro n. 4).

Cuadro 4. Ganado lanar. Expediciones A.V.T.

| <u>Años</u> | <u>Número de cabezas</u> |
|-------------|--------------------------|
| 1882 | 32.171 |
| 1883 | 31.506 |
| 1884 | 39.171 |
| 1885 | 32.892 |
| 1886 | 30.520 |

Fuente: *Crisis agrícola y pecuaria*. Vol. VII, pág. 329.

Este tráfico local se nutría de los ganados que se embarcaban desde la línea de Almansa en donde convergían los rebaños de las sierras del interior. Las estaciones de Fuente Higuera, Mogente, Alcudia eran hegemónicas y, en su mayor parte, los ganados «se facturan con destino a Valencia, que es en nuestra provincia el mercado central» (14). En la de Tarragona las expediciones locales incluían los envíos desde Valen-

cia y los arribos llegados a las estaciones de Alcalá, Vinaroz y Ulldecona facturados posteriormente hacia Cataluña. Este tráfico local estancado se compensaba con las importaciones ferroviarias del interior peninsular, especialmente desde la Mancha por el empalme de La Encina. La aportación de este tipo de ganado para el consumo valenciano fue fundamental ya que éste venía experimentando un déficit importante en estas especies desde la expansión de los cultivos en el secano a costa de prados naturales y montes desde mediados del siglo. Así entre 1882 y 1886 el número de cabezas de ganado cabrío y ovino entrado por La Encina pasó de 119.368 a 198.339. Un crecimiento vertiginoso que se complementó con el de las importaciones marítimas en concepto de comercio exterior: entre las 16.508 cabezas de lanar y cabrío, es decir el 90% del total de las importaciones de ganado en vivo de los dos años considerados (15). A este tráfico local y del interior peninsular, que alcanzaba el 40% del total movilizado por A.V.T., habría que añadir el que circulaba en tránsito a Cataluña. Este suponía el 60% restante pero a mediados de la década los porcentajes se invirtieron a favor del que permanecía dentro de las líneas valencianas. La creciente pérdida del mercado catalán por los ganados del interior peninsular arrastró a la baja el transporte total de A.V.T. pero sin que ello pueda interpretarse como una pérdida también del mercado valenciano. En efecto, la contracción del tráfico de tránsito a Cataluña era un hecho a partir de 1881 tal y como muestra el cuadro 5.

Cuadro 5. Cabezas de ganado transportadas por A.V.T. en tránsito a Cataluña. (1879-1886)

| <u>Años</u> | <u>Número de cabezas</u> |
|-------------|--------------------------|
| 1879 | 225.920 |
| 1880 | 239.740 |
| 1881 | 181.140 |
| 1882 | 199.745 |
| 1883 | 269.568 |
| 1884 | 149.702 |
| 1885 | 166.130 |
| 1886 | 162.734 |

Fuente: *Crisis Agrícola y Pecuaria*. Vol. VII, p. 328.

El declive es importante y era justificado por la compañía ferroviaria por la competencia de los ganados de Argelia que llegaban a los muelles de Barcelona; la cría de corderos de Ex-

13. *La especie asnal correspondía cada vez más a una explotación campesina marginal lo que redundó en su menor presencia dentro de la ganadería valenciana*. Ramón GARRABOU, *Un fals dilema...* p. 22.

14. *Crisis agrícola y pecuaria*. Vol. VII, p. 327.

15. *Estadísticas del Comercio Exterior*. Años 1885 y 1886. Las importaciones proceden de Europa y África, especialmente de Argelia.

**EL TRANSPORTE DE GANADOS A TRAVÉS DEL FERROCARRIL:
UN INDICADOR DE LA MODERNIZACIÓN AGRARIA
EN EL PAÍS VALENCIANO, 1850-1914**

220 tremadura que se destinaban a Madrid; la disminución de pastos en La Mancha y el Ganado portugués, que adquirido para compensar el declive manchego, se transportaba a Cataluña a través de las compañías de ferrocarril (16).

Estos cambios sufridos en los mercados abastecedores de Cataluña de ganado lanar y cabrío no afectaron al tráfico valenciano. Este mantuvo su demanda concentrada en sus tradicionales abastecedores manchegos y murcianos tal y como muestra la evolución al alza de las entradas por el combinado de La Encina (17). El descenso y el estancamiento del total transportado por A.V.T. a que nos referíamos con anterioridad obedecía, pues, al cambio de condiciones que se operó en el abastecimiento de la demanda catalana por alteraciones en la oferta y en las corrientes comerciales a comienzos de los años ochenta. A este cambio se superpuso una intensificación del ganado enviado a las líneas valencianas y ello era la consecuencia lógica de la expansión vinícola que, realizada a costa de tierras dedicadas a pastos y monte bajo, impactó negativamente sobre la cabaña valenciana. Si la disminución de la cabaña lanar autóctona era un hecho evidente tanto en Castellón como en Valencia a partir de 1865 la existencia del ferrocarril aseguró, con su funcionamiento, los envíos de ganado necesarios para compensar estas pérdidas y posibilitar la expansión agraria y el crecimiento de la demanda de carne para la población a medio y largo plazo.

El ganado de cerda presenta, por su parte, una evolución fluctuante con tendencia al alza en la segunda mitad de la década de los ochenta. Su participación sobre el total de ganados transportados por la red ferroviaria valenciana ganó posiciones después de 1870, para situarse en los años ochenta por encima del 12% del total de ganados transportados. De nuevo, los comentarios y datos estadísticos de A.V.T. publicados en la *Crisis Agrícola y Pecuaria* aportan evidencias sobre la comercialización de este tipo de ganado. Así, la mayor parte del tráfico total se nutría de las expediciones llegadas desde Extremadura «ya cebado y en disposición de ser consumido (18). Los arribos desde La Encina suponían entonces el 50% de la entradas en la red de A.V.T. mientras que el tráfico local y el de exportación a Cataluña suponía el resto del movimiento. Básicamente todas las estaciones expedían ganado de este tipo pero los mayores contingentes se concentran en aquéllas que estaban enclavadas en zonas de huerta y dentro de éstas cabe destacar Valencia. El ganado extremeño llegaba directa-

mente para ser consumido en la capital y también ser reenviados a Cataluña junto a las expedidas por las estaciones de la línea de Tarragona, después de la recría. Esta actividad se manifestó progresivamente como un complemento de los ingresos campesinos lo que acompañado de la estabulación y la creciente demanda urbana terminó por integrar en la explotación agraria estas prácticas subsidiarias de la agricultura (19). El ferrocarril ayudó a profundizar en este modelo específico valenciano al ofertar ganados desde otras zonas productoras y favorecer la especialización campesina de las zonas de regadío en el engorde de estas especies. Ello explica, al mismo tiempo, la inexistencia de un declive intercensal del ganado de cerda en la provincia de Valencia y la definitiva consolidación de esta especie en los tráficos ferroviarios de los primeros decenios del siglo XX.

Esta estructura en la comercialización de ganados de la década de los ochenta se consolidaría posteriormente aumentando los totales de cabezas transportados e incrementando su participación las especies de ganado de renta —cerdos y terneras. En el de labor, fundamentalmente el equino, la tendencia fue al mantenimiento. La creciente especialización en estas especies se advierte también en la línea de Valencia a Utiel. En este ferrocarril el ganado lanar cedió terreno al de cerda y el vacuno especies expedidas desde el tronco principal de la línea de A.V.T., sobre todo, desde Valencia capital. En cuanto a los totales se advierte la caída del ganado transportado desde fines del siglo XIX, cuya responsabilidad es imputable al menor número de ganado lanar —carneros y cabras— que circulan por las líneas (Cuadro n. 6).

Cuadro 6. Ganados recibidos por las estaciones del Fc. Valencia-Utiel. (1897-1914)

| Años | Caballos | Bueyes | Terneros | Carneros | Total |
|-----------|----------|---------|----------|----------|--------|
| | y mulas | y vacas | y cerdos | y cabras | |
| 1894 | | | | | 9.629 |
| 1895 | | | | | 11.818 |
| 1896 | | | | | 12.599 |
| 1897 | 34 | 11 | 757 | 19.544 | 20.350 |
| 1901 | 16 | 13 | 294 | 11.794 | 12.122 |
| 1902-1906 | 257 | 99 | 2.970 | 49.932 | 53.258 |
| 1907-1911 | 88 | 73 | 7.359 | 32.709 | 49.951 |
| 1912-1914 | 120 | 633 | 4.640 | 16.131 | 21.533 |

Fuente: Elaboración propia a partir de F.F.E. Datos Estadísticos de Norte.

16. *Crisis*. Vol. VII, p. 328.

17. La participación de ganados de lana de la región de Murcia no solo no disminuyó en los arribos de tránsito a Cataluña sino que mantuvo su presencia en este mercado y en el valenciano especialmente. José Miguel MARTINEZ CARRION. *Op. cit.* pp. 159-160.

18. *Crisis*. Vol. VII, p. 330.

19. Salvador CALATAYUD. *Op. Cit.* Vol. I, pp. 415-424, explica en profundidad este proceso, definiendo las características singulares de la simbiosis productiva entre agricultura y ganadería en los regadíos de la huerta de Valencia y la Ribera del río Júcar.

Ello confirma la tendencia negativa en la evolución de esta especie en una amplia zona especializada en el cultivo de la vid. La expansión vinícola del ferrocarril de Utiel confirma este retroceso del ganado lanar y la necesidad de cubrir el déficit de consumo por otras especies que fueron servidas por las áreas especializadas, sobre todo desde los regadíos litorales valencianos.

El reforzamiento de esta creciente especialización del ganado transportado por las líneas de A.V.T. se consolidó con la apertura de las líneas del ferrocarril Central de Aragón que, después de 1901, comenzaría a transportar ganado lanar y cabrío hacia las estaciones de Valencia y Sagunto. La llegada de estos ganados propició un mejor abastecimiento del consumo, al mismo tiempo que la producción de las especies valencianas se concentraba en el ganado de carne, aumentando su participación en el total de cabezas movilizadas. A ello contribuyó además la posibilidad de movilizar a través del ferrocarril cantidades crecientes de heno, paja y forrajes para la alimentación del ganado establecido entre estaciones. La evolución del tráfico de estas mercancías muestra el crecimiento experimentado entre 1896 y 1914 en que se triplicó la cantidad inicial (Cuadro n. 7).

Cuadro 7. Tráfico de heno, paja y forrajes por A.V.T. (1896-1914) En Tm.

| Años | Tm. | Años | Tm. |
|------|--------|------|--------|
| 1896 | 10.969 | 1910 | 20.240 |
| 1901 | 15.929 | 1914 | 31.171 |
| 1906 | 18.495 | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de F.F.E. Datos Estadísticos de Norte.

Las estaciones enclavadas en zonas de regadío eran, simultáneamente, las mayores expendedoras y receptoras lo que subraya las necesidades de una agricultura de regadío en la que tendió a concentrarse la ganadería con mayores posibilidades de rendimiento para la economía campesina. Se confirma, pues, la compatibilidad de ciertas especies con la vía específica de intensificación agrícola que tuvo lugar entre 1860 y 1914.

Este proceso, que ya era advertible en sus rasgos generales en el último tercio del siglo XIX, se consolida así en los primeros años del XX. El crecimiento del consumo de carne per cápita entre 1885 y 1906 muestra claramente cómo éste creció globalmente en Valencia capital entre ambas fechas concentrándose en la de vacuno, lanar y, en menor medida, en

el de cerda (Cuadro n. 8).

Cuadro 8. Consumo de carnes frescas per cápita en el País Valenciano (1885-1905) En Kg/habitante

| | 1885 | | | |
|---------------------|--------------|---------------|-------|-------|
| | Carne vacuna | Oveja y cabra | Cerda | Total |
| Valencia capital | 5'25 | 8'75 | 5'8 | 19'8 |
| | 1905 | | | |
| Alicante Capital | 11'1 | 1'26 | 2'9 | 15'2 |
| Alicante provincia | 0'8 | 2'5 | 3'2 | 6'5 |
| Total | 1'96 | 2'4 | 3'1 | 7'4 |
| Castellón capital | 3'5 | 6'8 | 6 | 16'3 |
| Castellón provincia | 0'18 | 2'3 | 2 | 4'4 |
| Total | 0'51 | 2'7 | 2'4 | 5'6 |
| Valencia capital | 11'4 | 10'2 | 5 | 26'6 |
| Valencia provincia | 0'5 | 3'5 | 5'5 | 9'5 |
| Total | 3'43 | 5'2 | 6'1 | 14'7 |

Fuente: Para 1885. **Reformas Sociales. Tomo III. Información oral y escrita practicada en virtud de la Real Orden de 5 de diciembre de 1883. Valencia.** Madrid, Minuesa de los Ríos, 1891, p. 469, Apéndice 21. La estimación de 1905 para el conjunto valenciano procede de: Comisión Extraparlamentaria y Consultiva para la transformación del impuesto de consumos. Tomo I. **Actas. Dictámenes y Estados.** Madrid, Minuesa de los Ríos, 1906. Apéndices 50, 51, 52 y 53.

Si se acepta como indicador válido esta evolución en el consumo de carnes frescas, la mejora de posiciones de la provincia de Valencia es evidente a comienzos del siglo XX, mientras que Alicante y Castellón se sitúan claramente por detrás a pesar de que en la primera de ellas el proceso de urbanización no fue nada desdeñable como indica el alto consumo de carnes vacunas.

El crecimiento urbano, unido a las prácticas de cría y recría

**EL TRANSPORTE DE GANADOS A TRAVES DEL FERROCARRIL:
UN INDICADOR DE LA MODERNIZACION AGRARIA
EN EL PAIS VALENCIANO, 1850-1914**

222 por estabulación en las comarcas de regadío, para estimular el aumento del ganado de carne, están en la base de estos cambios. Al hundimiento de la ganadería que evidencian las estadísticas, los tráficos ferroviarios aportan matizaciones relevantes. El ferrocarril propició, pues, la posibilidad de compensar las pérdidas de efectivos de aquellas especies incompatibles con la expansión e intensificación agrícola de la segunda mitad del siglo XIX. Al mismo tiempo y de forma temprana se produce la especialización ganadera en especies rentables y compatibles con las distintas formas de intensificación agrícola, tanto en el secano como en el regadío. A la caída global de las especies siguió un periodo de adaptación y reajuste consolidándose las nuevas formas de inserción de la ganadería en las explotaciones agrícolas. El ferrocarril permitió, por tanto, que el proceso se viera favorecido al disponer de mercados productores de efectivos ganaderos que sustituyeran progresivamente a la especies más afectadas por el retroceso y pobreza de los pastos y la ampliación de la superficie cultivada. En la crisis y posterior adaptación de la ganadería valenciana el transporte ferroviario desempeñó un papel de primera magnitud.