

## **EL FERROCARRIL COMO FACTOR ORDENADOR DEL MERCADO DEL VINO. LA MANCHA: EMERGENCIA Y CRISIS DEL SECTOR VITIVINÍCOLA (1865-1890).**

*Por José Angel Gallego Palomares. U.C.L.M.*

La viticultura como una actividad de tipo agraria, y su industria de transformación: la vinicultura, encarnan la fusión e integración de lo urbano y lo rural, a través de la red férrea. Analizaremos el paralelismo y las numerosas imbricaciones entre las coyunturas del mercado del vino y el estado de las plantaciones de vid y sus cultivadores. Esta unión conlleva también la introducción de las relaciones de mercado dentro de un marco socio-económico que hasta mediados del siglo XIX se caracteriza por el alto grado de cerrazón, y por lo tanto, alejado de todos los estímulos y oportunidades del mercado, es decir, infrautilizado.

El transporte tendrá un valor trascendental, ya que será el factor que determine la evolución del tráfico tradicional de vinos hasta mitad del siglo XIX, y la alteración de esa ordenación mercantil. Existía un mercado característico, globalizado desde comienzos del siglo XIX en las zonas costeras, modificado esencialmente, a partir de 1860, por la incidencia del desarrollo de las comunicaciones terrestres, en este caso férreas, que facilitarán la incorporación de las zonas interiores de los continentes al mercado mundial de productos agrarios, entre los cuales se encuentra el vino.

Desde finales del siglo XVIII, la vid en España tendrá una evolución marcada por un periodo de recesión general, cuya recuperación no se constata hasta la segunda década del siglo XIX. No obstante, si la fase depresiva del sector es general, la recuperación de éste, no será así. Hay una expansión de zonas costeras de Cataluña y Valencia, relacionadas con la recuperación de diversos mercados de América, así como el de Barcelona y Madrid, desde finales de la década de 1820. Recuperación de Jerez y sus exportaciones a Inglaterra. También se incrementan las producciones de algunas zonas interiores tradicionales, como Valdepeñas, Requena y Utiel. (1)

El tráfico tradicional de vinos hasta la mitad del siglo XIX, tiene por una fuerte localización en los lugares mejor comunicados, o cercanos a los grandes centros de consumo. Quiere decirse, que el vino será un producto, cuyo precio final estará fuertemente influenciado por el coste del transporte. Con esta premisa, el tráfico será ante todo de tipo local en las zonas interiores – escaso recorrido de la mercancía-, o transoceánico.

La mayor parte de las plantaciones de vides estaban localizadas en zonas de la costa, donde mayor facilidad había para su transporte exterior. En este sentido, en La Mancha, sólo hay un centro tradicional en Valdepeñas, y

dentro de los Partidos de Alcázar y Manzanares, pueden destacarse, Tomelloso y la propia Manzanares. Si bien hay condiciones naturales que favorecen este arbusto, hay otro tipo de elementos que no beneficiaban su desarrollo hasta mitad del siglo XIX, como es el transporte. Las dificultades de comunicaciones interiores determinan el escaso alcance espacial de los intercambios de vino en el interior, existiendo un elevado grado de localismo (2).

La influencia de las comunicaciones en el comercio del vino era extraordinaria, ya que determinarían el incremento de los costes de producción, como el riesgo de deterioro de la mercancía, a lo cual era muy propicio el vino. La solución tradicional a este problema, había sido la destilación del vino en alcohol (3).

Las condiciones naturales del suelo y del clima en La Mancha, son propicias para este cultivo arbustivo. En general, son buenas en la mayor parte de España, como muy bien se sabía ya en el siglo XIX (4). En La Mancha, tenía la vid la capacidad de aprovechar como ningún otro cultivo las tierras marginales, no apropiadas para el cereal (5). La pluviosidad, los días de lluvia, las temperaturas, máximas y mínimas, así como las características del suelo, representan unas condiciones físicas óptimas para el desarrollo de la esta planta (6).

Si bien estas condiciones físicas no eran suficientes, por sí solas, para estimular la extensión de la vid y la elaboración de vinos. Era preciso la demanda en el mercado y la facilidad de las comunicaciones, que aminorara gastos de transporte. Si esto no sucedía, tan solo podía existir un tráfico de vinos interno, de corto alcance, local o regional, y otro flujo complementario de más larga distancia, representado por vinos de alta calidad o alcoholes. Los vinos de alta calidad se destinaban a mercados reducidos, de alto poder adquisitivo, cuyo coste de transporte se podía soportar, debido a la elevada cotización del producto transportado. En el caso de La Mancha, este flujo de vinos de largo alcance era prácticamente inexistente, solo había algún transporte de alcoholes en alguna población.

Por lo tanto, se observan ya dos características que determinan la evolución de la vid y sus productos derivados en La Mancha: a) el destino de la producción debía situarse fundamentalmente fuera de la propia región; b) la rentabilidad económica del comercio del vino depende fundamentalmente de los costes de transporte hacia el mercado.

En la segunda mitad del siglo XIX se abre una nueva etapa, marcada por la modificación de las condiciones del mercado. En el periodo 1854-1866, los Partidos de Alcázar y Manzanares, situados dentro de líneas férreas Madrid-Alicante, Alcázar-Ciudad Real y Manzanares-Córdoba, resuelven sus problemas de transportes y comunicaciones, que elevaban el precio de mercancías, obstaculizando su comercio al ser poco competitivo. Sólo hay que esperar a las diferentes coyunturas en la demanda del mercado, para que se

configure definitivamente cuál será la tendencia u orientación del comercio de la región, privilegiando a su producto estrella: el vino y alcoholes.

En el inicio de la extensión de la superficie de vid en el conjunto de los Partidos de Alcázar y Manzanares, se sitúa una coyuntura del mercado internacional del vino muy favorable. La demanda de vinos en el mercado mundial, a partir de la década de 1870 es muy importante, debido al desabastecimiento que existe en el mercado francés, principal productor.

En los viñedos franceses se está extendiendo desde 1860 la plaga de la filoxera, que reduce drásticamente la producción de la cepa, hasta su definitiva muerte. En 20 años, todo el país estará infectado. La muerte de los primeros viñedos no se detecta oficialmente hasta 1868, en Francia, en el departamento del Gard (7). En 1877, en Francia ha destruido el 12% de la superficie de 1868, y otro 15% está muy afectada. Se declara en Portugal en 1872, al igual que en el Imperio Austro-Húngaro, y en Italia en 1875 (8).

La demanda de vinos en el mercado mundial, no es un factor único desencadenante de todo el proceso económico, sino que necesita de la ayuda de las comunicaciones, que acerca mercados, zonas productoras y consumidoras. La autoría de la tesis del papel principal del ferrocarril en la extensión de la vid en España, y especialmente en sus zonas interiores, a raíz de la proliferación de la filoxera en Francia, es de Antonio Gómez Mendoza (9).

Su argumentación se basa en el comportamiento diferente del viñedo español ante dos enfermedades del viñedo francés, no muy lejanas cronológicamente, el oídio, en la década de 1850 (10), y la filoxera, desde mediados de la década de 1860. En ambos casos, hay una demanda de vinos en el mercado mundial, pero el viñedo español no responde a su estímulo en el primer caso, excepto en sus zonas costeras. Hay un elemento que no existe cuando ocurre la enfermedad del oídio, que sin embargo, sí se encuentra cuando se extiende la filoxera, nos referimos a la red de ferrocarriles, lo cual sirve para valorar el papel desempeñado por éstos dentro de la crisis de la filoxera en Europa.

Quiere decirse, que hasta que el ferrocarril no comunica el interior con la costa y la frontera francesa, y de aquí al mundo entero, no se han unido los mercados, y por lo tanto, los costes del transporte de mercancía, en este caso el vino, encarecen su venta en lugares distanciados. El abaratamiento de costes de transportes que posibilita el ferrocarril, permite unir los mercados, y responder ante una coyuntura favorable en el mercado mundial, como era la demanda de vinos motivada por la crisis de la filoxera, ya a partir de 1870.

En el caso de La Mancha, se disponía de la línea Madrid a Alicante, con estaciones en Alcázar de San Juan, Campo de Criptana, Záncara y Socuéllamos, construida en su totalidad, hasta Alicante en 1858. La línea

Alcázar a Ciudad Real, pasando por Manzanares, construida en 1860, que unos años más tarde enlazaría con Badajoz. Y por último, la línea Manzanares a Córdoba, terminada en 1866, con enlace en Sevilla, y de aquí a la costa. Esto significaba la posibilidad de acceder a los mercados interiores más importantes, así como al exterior, ya sea por medio de la Compañía Norte a Francia, o por vía marítima, desde los puertos marítimos de Alicante y Valencia.

El estímulo del mercado incrementa la superficie de vides en todos los municipios de los Partidos de Alcázar y Manzanares. Disponemos de tres fuentes diferentes en la segunda mitad de la década de 1880, que nos aportan datos sobre el número de has. de vid. (11)

1. La Reseña Geográfica y Estadística de 1888, del I.N.E.
2. Interrogatorio de la Comisión para el comercio del vino, de la Consejo de Agricultura, Industria y Comercio, del Ministerio de Fomento, de 1884.
3. Datos del Avance Estadístico sobre el cultivo de la vid, de la Junta Consultiva Agronómica de 1888.

**CUADRO 1**  
**SUPERFICIE VIDES (Has.). P.J. LA MANCHA**

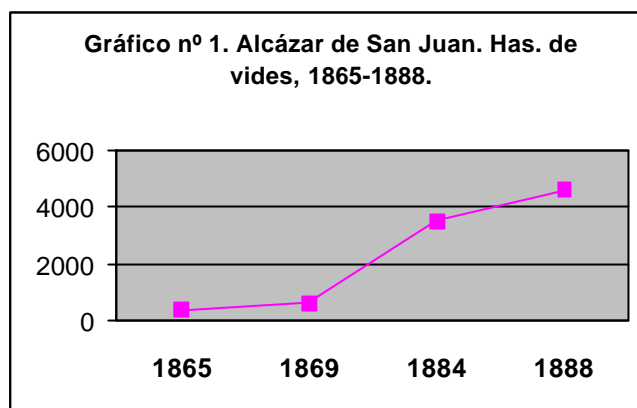
	<b>Reseña G. Est. 1888</b>	<b>Interrog. Com. 1884</b>	<b>Avance Junta 1888</b>
<b>P.J. Alcázar</b>	26.252	13.700	8.722
<b>P.J. Manzanares</b>	10.592	6.185	7.271
<b>Total</b>	36.843	19.885	15.993

Se debe considerar cierta disparidad en las cifras aportadas por estas fuentes. Las cifras del Avance del cultivo de la vid de 1888 son muy bajas, mientras que las que aporta el Interrogatorio confeccionado por la Comisión para el comercio del vino son también más modestas que las de la Reseña Geográfica y Estadística. El Interrogatorio hace referencia a cuatro años antes, en un momento de intensa plantación –periodo 1882 a 1888-. En la Reseña de 1888 incluimos también las hectáreas de viña asociada al olivo. Por otro lado, dada la intención fiscalizadora del Interrogatorio, no siempre se refleja toda la extensión por parte de los distintos Aytos. Si a esto unimos que la Reseña de 1888 ofrece datos más completos, de extensión de todos los cultivos, consideramos mucho más cercanos a la realidad las cifras que aporta esta fuente.

La evolución de la superficie de viñedos, desde antes del proceso de unión de mercados, podemos seguirla en algunos municipios, como el caso de Campo de Criptana, en el que se observa un incremento importante en los poco más de treinta años que van desde 1857, con 594 has. (12), hasta 1888 con 4.386 has. Un incremento del 638%, que es de suponer, se concentró en los últimos 10 años. En el municipio de Alcázar de San Juan, son prácticamente inexistentes las plantaciones de vid en 1852 (13), en 1865 hay 378 has. (14), en 1869 hay 622 has. (15), en 1884 hay 3.500 has. (16), y en 1888 un total de 4.595 has. (17). La progresión en base 100, de éste último municipio desde 1865, sería:

**CUADRO 2**  
**Has. Alcázar. 1865=100.**

<b>Año</b>	1865	1869	1884	1888
<b>Base 100</b>	100	164,5	925,9	1.215,6



Fuente: Elaboración propia. Ver notas 14-17.

Esta evolución, con trasvase de cultivos, del cereal a la vid, se describe también en la respuesta de la Crisis Agrícola y Pecuaria de 1888, por parte de los Aytos. manchegos de Alcázar y Membrilla. Se refieren a la cesión de las tierras de cereal de 3ª, menos rentables (18). El incremento de hectáreas de vides se alimentará por el desarrollo de la industria vinícola, con unos precios que hacen muy rentable estas explotaciones.

La producción de vino en los Partidos de Alcázar y Manzanares comienza a ser de dimensiones considerables desde mediados de la década de 1880, aún cuando en esas fechas no se ha alcanzado el nivel máximo de extensión de hectáreas de vid de la década de 1930, y muchas de las hectáreas corresponden a plantas jóvenes, que no han alcanzado su máximo de producción.

De esta forma, la producción en 1884 en el Partido de Alcázar es de 262.848,83 Hls., y en el Partido de Manzanares de 97.192,85 Hls., lo cual suma un total de 360.041,68 Hls. de producción anual, que supone el 45,40% del total de la producción de la provincia. Se utilizaba un promedio de 172 kilos de uva en el Partido de Alcázar y 175 kilos en el Partido de Manzanares para elaborar un Hl. de vino. (19)

La firma del Tratado de Comercio con Francia en 1882, impulsará aún más las exportaciones de vino español a Francia, confirmando la tendencia del decenio anterior. Este incremento de las exportaciones lo podemos comprobar en los datos de exportación de vino común que ofrecen las Estadísticas del Comercio Exterior de España, durante el periodo 1871-1890, la época dorada del sector en España.

**CUADRO 3**  
**EXPORTACIÓN DE ESPAÑA DE VINO COMÚN (Hls., miles). 1866-1890. (20)**

1871 – 1.216	1881 – 6.605
1872 – 1.399	1882 – 7.231
1873 – 2.047	1883 – 7.252
1874 – 1.680	1884 – 6.156
1875 – 1.688	1885 – 6.891
1876 – 1.435	1886 – 6.979
1877 – 1.873	1887 – 7.970
1878 – 2.545	1888 – 8.725
1879 – 3.458	1889 – 8.406
1880 – 5.808	1890 – 9.198

Este comercio genera un tráfico de vinos, fácilmente observable siguiendo el tráfico de mercancías por ferrocarril, principal medio de transporte utilizado para el vino desde las zonas interiores. En el periodo cronológico 1875-92, se afirma que el destino principal de los vinos producidos en España será Francia, como por otra parte prueban las estadísticas de comercio exterior de España. Desde 1882, la principal mercancía transportada por ferrocarril fue el vino, el recorrido se hacía, o bien enlazando con las líneas de la Compañía Norte, en sus diferentes puntos, camino de la frontera francesa, o en los puertos del Cantábrico o Barcelona. La segunda alternativa era hacía los puertos del Mediterráneo, siguiendo la línea Madrid-Alicante, o la línea de Valencia. (21)

Cabe preguntarse por el destino de la producción de vino de La Mancha. Si sigue las mismas pautas que en España, o si se observan diferencias. Tradicionalmente se ha dicho que el vino común de La Mancha cumplió una función fundamental de sustituir los destinos del vino producido en las tradicionales zonas costeras de España, una vez que éstos fueron demandados a precios más altos en los mercados desabastecidos de Francia.

No obstante, para el periodo 1875-1886, se debe hacer numerosas objeciones o matizaciones a esta afirmación, ya que, el estímulo inicial que impulsa el incremento de la producción de vino en La Mancha será la demanda directa del mercado francés. Existen cuatro fuentes fundamentales que así lo atestiguan:

1. La evolución del tráfico de vinos y aguardientes expedida desde las estaciones de ferrocarril de La Mancha, y su relación con las llegadas a la estación de Alicante
2. Respuesta al interrogatorio de la Comisión encargada del comercio del vino del Ministerio de Fomento en 1884, por parte de los Aytos. de Alcázar de San Juan, Manzanares y Tomelloso.
3. Respuestas a la Crisis Agrícola y Pecuaria, de 1887, por los Aytos. de Alcázar de San Juan y Membrilla.
4. Salidas de vino común de los puertos marítimos de Alicante y Valencia, de la Estadística de navegación de cabotaje.

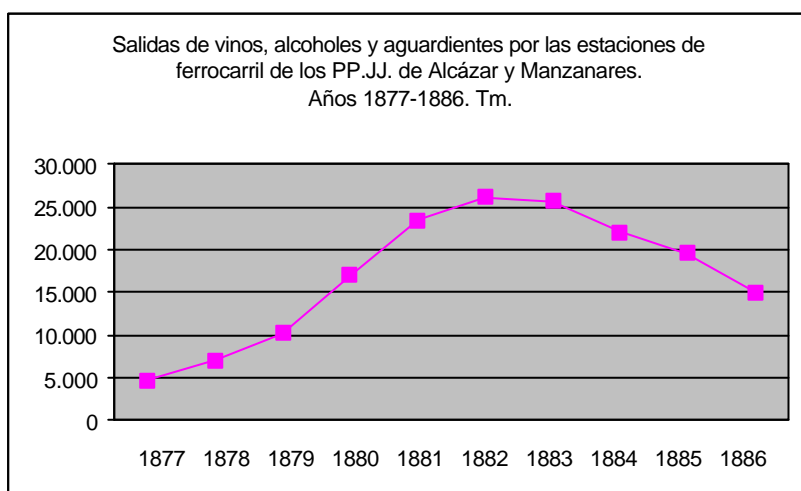
Mostramos el tráfico de vinos expedido desde las estaciones de La Mancha (PP.JJ. de Alcázar y Manzanares), a través de las líneas pertenecientes a la Compañía de Ferrocarriles M.Z.A. Debemos considerar, que no se establece una diferencia de productos, entre vinos y sus diferentes tipos, aguardientes, alcoholes, etc.

#### CUADRO 4

##### Tráfico de vinos, aguardientes y alcoholes.

Estaciones fc. Partidos Alcázar y Manzanares. Salidas. Tm. (22)

	Total Madrid-Alicante	Total Alcázar-Ciudad Real	TOTAL
1877	2.218	2.496,5	4.714,5
1878	2.992,6	4.078,5	7.071,1
1879	5.369,8	4.833,9	10.203,7
1880	8.578,3	8.418,8	16.997,1
1881	15.794,4	7.639,5	23.433,9
1882	14.522,9	11.589,2	26.112,1
1883	13.929,2	11.679,9	25.609,1
1884	12.236,2	9.801,7	22.037,9
1885	11.083,9	7.457,9	18.541,8
1886	8.111,9	6.892,8	15.004,7



Fuente: Elaboración propia. A partir de: ver nota 22.

Un destino de las exportaciones de los vinos de los Partidos de Alcázar y Manzanares lo constituía la región de Andalucía. El recorrido por ferrocarril era hacia Sevilla o Córdoba, para desde allí, enlazar con la Compañía de ferrocarriles Andaluces, en dirección a Jerez y Málaga.

**CUADRO 5**  
**TRÁFICO DE VINOS. LÍNEAS ANDALUCES. SALIDAS PROCEDENTES**  
**DE EMPALMES DE M.Z.A.. 1880-1886. Tm. (23)**

	Córdoba	Sevilla
1880	499	2.212
1881	1.326	2.274
1882	1.212	1.870
1883	1.210	2.415
1884	1.389	3.594
1885	1.344	2.253
1886	558	1.737

Centrándonos en el análisis del tráfico ferroviario de vinos en la línea de Alicante, y sus numerosas implicaciones en las salidas de vinos y derivados desde La Mancha, y por lo tanto, desde los partidos de Alcázar y Manzanares, encontramos una relación muy directa con la llegada de vinos a la provincia de Alicante y la salida de vinos desde las estaciones férreas manchegas.

**CUADRO 6**  
**TRÁFICO POR FF.CC. DE VINOS, AGUARDIENTES, ALCOHOLES. LLEGADAS.**  
**ALICANTE. 1882-1886. Tm. (24)**

	Alicante	Alicante (el puerto)	Total
1882	36.281,3	44.587,9	80.869,2
1883	87.266,9	43.729,5	130.996,4
1884	96.127,4	11.656,9	107.784,3
1885	73.593,0	59.262,9	132.855,9
1886	52.433,8	51.711,8	104.145,6

**CUADRO 7**  
**TRÁFICO POR FF.CC. DE VINOS, AGUARDTES. Y ALCOHOLES. 1877-1886.**  
**SALIDAS.Tm. LÍNEA DE ALICANTE, ESTACIONES DESDE ALMANSA A**  
**ALICANTE. 97 KMS. DE LÍNEA (25)**

1877-	19.330,9	1882-	108.945
1878-	18.136,5	1883-	51.989
1879-	38.068,2	1884-	103.192,8
1880-	64.443,8	1885-	136.655,2
1881-	76.525,8	1886-	119.072,7

A continuación, mostramos las llegadas en los 97 kilómetros de la línea de Alicante, desde Almansa a Alicante, así como el saldo entre salidas y llegadas. Por último, el porcentaje de llegadas a la estación de Alicante – incluida Alicante puerto- de vino, aguardientes y alcoholes, respecto al total de llegadas en el tramo de línea Almansa-Alicante, en los años 1882-1886. (26)

**CUADRO 8**

	Llegadas Almansa-Alicante (27)	Saldo Tm.	% leg. Alicante resp. total
1882	97.783,0	11.161	82,70
1883	146.582,8	-94.593,6	89,36
1884	116.535,8	-13.343,2	88,55
1885	149.448,9	-12.793,3	88,89
1886	127.215,5	-8.142,8	93,59



La mayor parte de las salidas de las estaciones situadas a 97 kilómetros de la estación de Alicante, es decir desde Almansa, llevan una dirección hacia la costa, para su exportación por el puerto marítimo. No obstante, se observa que cierta cantidad de llegadas en la línea, desde Almansa a Alicante, se quedan antes de llegar a la estación de Alicante, lo cual puede deberse a varias razones: (28)

- a) Intercambio provincial para consumo interno, que significaría que no todas las salidas de la provincia de Alicante tendrían como destino el puerto de Alicante.
- b) Procedencia de vino o alcohol de La Mancha para encabezamientos o fabricación de alcoholes.

Con el porcentaje de llegadas a Alicante y Alicante puerto, respecto al total de llegadas en el tramo Almansa-Alicante, averiguamos la cantidad de vino que tiene como destino la exportación marítima, fundamentalmente a Francia, y qué parte queda dentro de la zona de influencia de la línea, en la provincia de Alicante. En el periodo 1882-1886, se mantienen siempre en valores cercanos al 90%.

Sabiendo las llegadas en las estaciones de la línea de Alicante, en el tramo Almansa-Alicante, se resta posteriormente a esta cifra las salidas desde el puerto de Alicante, lo cual elimina los vinos y alcoholes introducidos en la línea procedentes del Mediterráneo. Si después se sustrae al resultado obtenido las salidas desde las estaciones del tramo de línea Almansa-Alicante, obtendremos un saldo, que sería aproximadamente el total de vinos y sus derivados, introducido en este tramo de línea, procedentes de tramos anteriores de la línea de Alicante –comarcas manchegas de las provincias de Albacete, Ciudad Real y Toledo-. De lo cual resulta que en el periodo 1882-1886, hay un primer año con un modesto saldo positivo, para después tener un gran saldo negativo en el año 1883; y finalmente estabilizarse, con tendencia al descenso en los posteriores, hasta 1886.

El saldo resultante, con las importaciones de vinos y derivados, es más pobre de lo realmente existente, ya que hay salidas desde estaciones cercanas a Alicante, que trabajan con materia prima –vino- llegado anteriormente desde La Mancha, es decir, vinos utilizados para encabezar vinos levantinos, o para destilaciones de alcohol y derivados. A este respecto, no se puede aventurar nada, ya que no se dispone de datos.

Por otro lado, habría que considerar, que es una deficiencia importante el desconocimiento de los destinos de las salidas de vinos, con lo cual, bien puede suceder que una parte de las expediciones de los vinos de las estaciones de la provincia de Alicante fueran hacia el interior, dejando el saldo restante para los vinos de La Mancha.

Esto explicaría el saldo positivo del año 1882, cuando se sabe que recibe importantes cantidades de vino desde el interior. A pesar de estas

peculiaridades detectadas, creemos de gran utilidad esta fuente, ya que señala tendencias generales del tráfico totalmente aceptables, y que con la ayuda de otras fuentes complementarias, pueden corregirse algunas de estas limitaciones, que evite llegar a conclusiones erróneas.

La tendencia al descenso observada en los saldos negativos de vinos por la línea de Alicante, en el tramo Almansa-Alicante, desde 1884-1885, coincidiría con el descenso de salidas desde las estaciones de ferrocarril de los Partidos manchegos de Alcázar y Manzanares, desde estos mismos años. Significaría una pérdida de mercado, bien por contracción del mercado internacional y recuperación de los viñedos franceses, o competencia de alcoholes industriales.

La evolución de las salidas de vinos y derivados del puerto de Alicante, así como las llegadas a las estaciones de Alicante y Alicante puerto, no reflejan ninguna tendencia descendente desde 1885, por lo que es de suponer que son solamente los vinos manchegos los que pierden terreno en el mercado exterior, como ya se refleja la evolución expansiva de las Estadísticas de comercio exterior para toda España.

Las exportaciones o salidas de vinos y derivados por el puerto naval de Alicante tiene una relación muy directa con el tráfico ferroviario de estos productos en la línea de Alicante. La Estadística de navegación de cabotaje es una fuente privilegiada, en la que se registran estas salidas, distinguiendo entre vino común y otros productos, además de indicar el destino, o la procedencia en el caso de entradas de vinos y alcoholes.

#### CUADRO 9

##### ESTADÍSTICA NAVEGACIÓN DE CABOTAJE. VINOS Y DERIVADOS. SALIDAS. ADUANA DEL PUERTO DE ALICANTE 1865-1888. Tm. (29)

	1865	1872	1875	1880	1885	1888
Vino común	7.398	7.149,5	12.850	11.500	17.500	17.072,5
Aguardientes	1.317	217,5				485

El destino de los vinos comunes es en más del 90% hacia la vertiente del Mediterráneo. No obstante, las cifras de salidas del puerto de Alicante en navegación de cabotaje, que pasan por aduana, son mucho menores a las llegadas de vinos a la estación de Alicante el puerto. Esto significa que la mayor parte de los destinos del vino que sale del puerto de Alicante lleva por destino el extranjero, concretamente Francia.

Las cifras de comercio exterior de vinos que ofrece la Crisis Agrícola y Pecuaria, en el año 1886, para la provincia de Alicante es de 1.022.690 Hls., que supone el 14,65% del total de exportaciones vino común en España durante 1886, y la 3ª provincia exportadora de España, sólo detrás de Valencia y Barcelona. Esta cifra estaría más acorde con la gran cantidad de Tm. que llegan a la estación de ferrocarril de Alicante. (30)

Basándonos en las fuentes aportadas, para el periodo cronológico estudiado, podemos concluir que hay un flujo principal de vinos y derivados, que parte de La Mancha –Partidos de Alcázar y Manzanares- teniendo como destinos Madrid, Alicante y Jerez. En el caso de Madrid, gran parte de este tráfico continua por la Compañía Norte, hacia mercados del Norte de la península o Francia. Los destinos de Alicante tienen un claro final en Francia. Mientras que los flujos que se dirigen al Sur por Andaluces, van a emplearse en encabezamiento de vinos de Jerez y Málaga.

El estímulo directo del incremento del comercio del vino en La Mancha –Partidos de Alcázar y Manzanares- se encuentra en la demanda del mercado francés, a la que inicialmente se satisface mayoritariamente. Hay numerosas referencias que así lo indican, recogidas de los municipios de Alcázar, Manzanares, Tomelloso, Campo de Criptana y Membrilla, a partir de las respuestas a diferentes cuestionarios de la Comisión para facilitar el comercio del vino en 1884, así como el cuestionario de la Crisis Agrícola y Pecuaria de 1887.

En 1883, se exportan anualmente desde los Partidos de Alcázar y Manzanares 331.200,68 Hls., que es el 91,99% de su producción total (31). De estas exportaciones, el porcentaje en municipios como Alcázar, es de 9,6% consumo interno, mientras que del 90,4% restante, hay un 70% con destino a Madrid, Bilbao y Jerez, y el 30% restante al extranjero (32). El municipio de Tomelloso en este mismo año, dice exportar un total de 35.000 Hls., de los cuales 30.000 son al extranjero –el 62,5% de su producción total- (33). El municipio de Manzanares exportaría un total de 36.000 Hls, que es el 90% de su producción (34). El destino casi único de los vinos exportados hacia el extranjero será Francia, como bien indica el Ayto. de Alcázar, en respuesta del cuestionario de la Crisis Agrícola y Pecuaria de 1887: “...*el mercado de los vinos era Francia y se ha incrementado al cien por cien...*” (35).

Como ya hemos indicado, a partir de 1883 se observa en La Mancha una tendencia descendente en el tráfico de vinos por ferrocarril, lo cual tiene un reflejo en la disminución de los saldos negativos en el tramo Almansa-Alicante, de la línea de Alicante, así como en el estancamiento de las salidas de Madrid-Atocha hacia Norte, junto con la disminución de las salidas de vinos procedentes de M.Z.A. en Andaluces desde 1885 –empalmes de las estaciones de Córdoba y Sevilla-.

Paulatinamente se va recuperando la producción de vino en Francia, y el mercado mundial comienza a dar síntomas de sobreproducción a finales de la década de 1880. Igualmente, se introducen importantes cantidades de alcoholes industriales extranjeros. Esta situación se ve con preocupación en toda España, y por supuesto, en La Mancha. Un signo de esta contracción del mercado del vino de las zonas productoras manchegas será el descenso de su cotización a partir de 1881.

**CUADRO 10**  
**PROMEDIO ANUAL COTIZACIÓN VINO.**  
**ALCÁZAR, 1865-1890. Pts./Hl. (36)**

1865-66	18,85	1877-78	34,86
1866-67	18,70	1878-79	25
1867-68	9,95	1879-80	25
1868-69	15,57	1880-81	22
1869-70	20,02	1881-82	21
1870-71	26,78	1882-83	20
1871-72	31,23	1883-84	23
1872-73	25,87	1884-85	21
1873-74	25,28	1885-86	30
1874-75	25,05	1886-87	24
1875-76	26,45	1887-88	13,55
1876-77	32,96	1888-89	13,50
1877-78	34,86	1889-1890	17,58

Las señales de crisis son denunciadas por los productores de uva y elaboradores de vino manchegos, y las encontramos en las descripciones que hacen las Corporaciones locales de los Aytos. de Membrilla y Alcázar, recogidas en el tomo III de La Crisis Agrícola y Pecuaria.

Según éstos, la competencia del alcohol alemán industrial afecta directamente al encabezamiento de vinos hecho con vinos y alcoholes manchegos, añade la Corporación del Ayto. de Alcázar: “...consideramos perjudiciales por lo que contrarrestan y disminuyen el cultivo de la vid y el valor de sus productos” (37). Así mismo reduce el potencial mercado para el vino, ya que en las ciudades, las crecientes clases proletarias consumirán alcoholes industriales, de sustancias no identificadas, a precios mucho más baratos.

En la vendimia del año 1886, la arroba de uva blanca se paga en La Mancha a 25 céntimos. Es una cosecha a unos precios por debajo de los costes de producción, en el caso de necesitar emplear mano de obra asalariada, como reconoce el productor D. Francisco de las Rivas y Ubieta, marqués de Mudela. Éste está convencido de la crisis del sector, que llevará al abandono paulatino de las explotaciones. (38)

Aquí nos encontramos con un aspecto polémico, que es la valoración de la coyuntura por la que atraviesa la vid y el vino en La Mancha durante el periodo 1880-90, en tanto muestra un comportamiento diferente al resto de España. Hay una disminución de la cotización del vino, recuperándose en el año 1885-86, para descender nuevamente llegando a precios por debajo de la 1ª mitad de la década de 1880. Se trata de una coyuntura de crisis de más intensidad y duración se anticipa y mantiene más que en el resto de España.

Para el conjunto de las regiones productoras de España, Pan Montojo detecta esta crisis en la segunda mitad de la década de 1880, y al mismo tiempo señala el problema de interpretación que plantea el mantenimiento de las exportaciones en este periodo cronológico, incluso su incremento, mientras que los precios descienden en todas las regiones. Según el autor, se anticipa un problema de la futura saturación del mercado, propiciada por la paulatina recuperación de la producción en Francia. La recuperación de precios de 1888-90, la cual llega a los Partidos de Alcázar y Manzanares en el año agrícola 1889-90, estaría relacionada con el conflicto comercial entre Francia e Italia, que ofrece mayor mercado a España. (39)

El descenso de los precios del vino en las zonas productoras de la costa es anticipado, sin justificación, ya que se mantienen, e incluso aumentan las cuotas de mercado y exportadoras durante toda la década de 1880. Cabría calificarlo de especulativo. Frente a esta situación, en los Partidos de Alcázar y Manzanares sí que la disminución de precios va asociada a una contracción de la comercialización en toda la década de 1880, como hemos visto por los datos de salidas de vinos y productos derivados desde las estaciones de ferrocarril de La Mancha (40).

Los productores de manchegos, vieron en esta coyuntura del mercado del vino una aguda crisis, que no asociaron a la competencia de los caldos de las zonas productoras de la costa mediterránea española, sino a la importación de alcoholes industriales alemanes y la recuperación de los viñedos de Francia, Argelia e Italia. En las respuestas de la Crisis Agrícola y Pecuaria de los Aytos. de Alcázar y Membrilla así se hace constar. Se reclama mayor atención de la administración a sus intereses como productores, frente a los extranjeros. Es un claro alegato a favor del proteccionismo económico. (41)

Los principales problemas se derivan de la competencia directa sobre la producción de aguardientes, que queda casi paralizada, y repercute en la caída general de la cotización del vino. Así mismo, el encabezamiento, en vez de realizarse con los vinos comunes manchegos, se realiza con los alcoholes industriales alemanes, quitándoles parte del mercado francés y español (42).

Para dictaminar la participación de este factor en la crisis del vino manchego de la década de 1880, nos podemos servir de las Estadísticas de comercio exterior de España, en las importaciones, así como en las entradas de alcohol en los puertos marítimos de Barcelona, Valencia y Alicante.

#### CUADRO 11

**Navegación de cabotaje de aguardientes extranjeros. Entradas. Año 1888.** (43)

	<b>Alicante</b>	<b>Valencia</b>	<b>Barcelona</b>	<b>Total</b>
<b>Qm.</b>	1.174	1.460	2.963	5.597
	<b>Entradas totales en todas las vertientes</b>			
<b>Qm.</b>	48.092			

**CUADRO 12**  
**Importación aguardiente en España. Hls. Estadística de comercio exterior de**  
**España. 1880-1890. (44)**

<b>1880</b>	557.312	<b>1881</b>	553.173
<b>1882</b>	576.693	<b>1883</b>	638.266
<b>1884</b>	656.646	<b>1885</b>	948.139
<b>1886</b>	1.088.565		

La crisis del vino incide de forma tan específica y negativa en los viñedos manchegos. La orientación del sector vinícola lo hará más sensible a las importaciones de alcohol. Podemos señalar como posible causa la composición foránea del grupo de empresarios que protagonizan el primer gran impulso del sector en la región. En la economía de mercado abierto se movilizarán gran cantidad de capitales, en el marco de estrategias reproductivas del capital, y tendrán como uno de sus objetivos a La Mancha, una vez que su situación es privilegiada, dentro de la red nacional de comunicaciones férreas.

Son numerosos los empresarios de origen vasco, madrileño o levantino que invierten sus capitales en el sector vinícola manchego, tras las oportunidades que ofrecía el mercado mundial desde 1865. El pionero y más importante de todos será D. Francisco de las Rivas y Ubieta, marqués de Mudela, a los que siguen otros de menos relieve, como los vascos Loidi Zulaica, Artaza y Aguirre, o los catalanes y levantinos Anglade, Mitjavilla, Alvarez Valls, Roca Carbonell, Domenech Laustrán, Fraile Vallés, entre otros. En la mayor parte de los casos, son empresarios que buscan la captación de beneficios rápidos, que les procura el vino común y alcoholes para los encabezamientos, sin interesarse en lograr un vino de calidad, no susceptible a la competencia de alcoholes industriales.

De esta forma, desde 1880 se presenta una crisis estructural, que coyunturalmente se va salvando y aplazando. La adaptación del pequeño propietario, junto con la expansión de la filoxera en buena parte de España, posibilita la continuación del esplendor de la vid en los Partidos de Alcázar y Manzanares. Testimonio de lo cual es la evolución de las superficies de la vid, que mantienen en el periodo 1888-1910 el mismo ritmo de crecimiento que en los años precedentes.

Así pues, a modo de epílogo, La Mancha juega una función de protagonista dentro de la reordenación del mercado del vino, a raíz de la caída de la producción de estos caldos en Francia en 1865, y la consiguiente demanda en los mercados mundiales, sobre todo el francés. La expansión tiene su reflejo en varios indicadores: el incremento del tráfico de vinos por ferrocarril, la subida de la cotización del vino de los Partidos de Alcázar y Manzanares, hasta 1880, y por último, el incremento de la plantación de vides.

En el caso del tráfico de vinos expedidos por ferrocarril desde las estaciones situadas en los Partidos de Alcázar y Manzanares, se observa la disminución de expediciones desde 1882. La cotización de los vinos en estos Partidos Judiciales se mantiene en alza hasta 1877-78, disminuyendo progresivamente. Siendo clara la tendencia en la década de 1880. Es decir, la crisis que se padece en el sector del vino en La Mancha, desde la década de 1880, se manifiesta en dos los indicadores: tráfico de vinos por ferrocarril y la cotización del producto en el mercado, aunque ésta última se muestra un año antes que la disminución de las expediciones de vinos por ferrocarril.

De este modo, el transporte férreo se nos presenta como motor de una serie de procesos inducidos, puente entre el mundo rural y el mundo urbano, que facilita los flujos de mercancías, personas y capitales, en definitiva, todas las formas económicas y sociales, adaptadas a un espacio concreto.

Permitiendo el aprovechamiento de las coyunturas propicias que aparecen en la sociedad de mercado abierto, tras la disminución de la incidencia del factor transporte como elemento disuasorio de las interrelaciones mercantiles. Igualmente, la facilidad de las comunicaciones trasladará con prontitud las diferentes crisis de mercado en los productos agrarios que se especializa la región. Todo ello como consecuencia lógica de las francas relaciones de competencia establecidas hasta 1890, lo cual incidirá peculiarmente en el sector vitivinícola manchego nacido precipitadamente, con enormes deficiencias organizativas y escasa estrategia futura de mercado.

## NOTAS

(1) Pan Montojo, J. La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936). Madrid, 1994. Págs. 48-ss.

(2) Ford, R. Gatherings from Spain. Londres, 1970 (1ª ed. 1946). Pág. 159. Citado por:

Simpson, J. La agricultura española (1765-1965): la larga siesta. Madrid, 1997. Pág. 113.

(3) Simpson, J. Op. cit. Madrid, 1997. Pág. 135.

(4) Redding, C. History and Description of Modern Wines. Londres, 1851. Citado en:

- Read, J. The wines of Spain and Portugal. Londres, 1973.

Pág. 36.

- Simpson, J. Op. cit. Madrid, 1997. Pág. 109.

(5) Morales Antequera, C. La agricultura en la provincia de Ciudad Real, en el presente y en el porvenir. Madrid, 1942. Pág. 5.

Consultar:

Juarez, C. Y Ponce, G. “La aridez, factor limitativo de la agricultura en Castilla-La Mancha”, en El espacio rural de Castilla-La Mancha. Ciudad Real, 1988. Vol. I. Pág. 89.

(6) Fernández Martínez, S. La vid y el vino en La Mancha. Madrid, 1963. Págs. 20-22.

(7) Pan Montojo, J. Op. cit. Madrid, 1994. Págs. 122-123.

(8) Ibidem. Pág. 124.

(9) Gómez Mendoza, A.

- Ferrocarriles y cambio económico en España. Madrid, 1982. Págs. 206-207.

- Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España. Madrid, 1989. Págs. 156-158.

- Ferrocarriles y mercado interior en España (1874-1913). Vol. I. Cereales, harinas y vinos. Madrid, 1984.

(10) Archivo M.A.P.A. Sig. 13, exp. 1. Año 1852. Informes y circulares de la Oidium tuckery.

(11) Reseña Geográfica y Estadística. I.N.E. 1888. Págs. 532-533.

Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. Comisión encargada del comercio del vino. 1884.

Avance Estadístico sobre el cultivo de la vid. Madrid, 1888. Pág. 10.

(12) A.M. de Campo de Criptana. Interrogatorio estadístico. Junta Permanente del Partido. Sig. 837, exp. 8.

(13) A.H.M. de Alcázar de San Juan. Actas. Sig. 8/2, reg. 42. 15-3-1852.

(14) Mazuecos, R. Hombres, lugares y cosas de La Mancha. Libro 2. Alcázar, 1953. Pág. 15.

(15) Ibidem.

(16) Archivo del M.A.P.A. Sig. 83, carpeta 3. Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. Comisión encargada del comercio del vino. 1884.

(17) Reseña Geográfica y Estadística, 1888. I.N.E. Págs. 532-533.



(18) La Crisis Agrícola y Pecuaria. Madrid, 1888. Tomo III. Respuestas 29, 30, 70, 71 de los Aytos de Alcázar y Membrilla. Págs. 310, 651, 656.

(19) Archivo del M.A.P.A. Sig. 83, carpeta 3. Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. Comisión encargada del comercio del vino. 1884.

(20) Estadística de comercio exterior de España. 1871-1890.

(21) Gómez Mendoza, A. Op. cit. Madrid, 1984. Págs. 86-88.

Comín, F. et alii. 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. Madrid, 1998. Pág. 226.

(22) Archivo M.Z.A. Sig. III F/215. Datos de tráfico de mercancías facilitados por la M.Z.A. a la Crisis Agrícola y Pecuaria. 1887. Elaboración propia.

(23) La Crisis Agrícola y Pecuaria. 1887. Vol VII. Datos suministrados por la Compañía M.Z.A. a la Crisis Agrícola y Pecuaria.

(24) Archivo M.Z.A. Sig. III F/215. Datos de tráfico de mercancías facilitados por la M.Z.A. a la Crisis Agrícola y Pecuaria. 1887. Elaboración propia.

(25) Ibidem.

(26) De esta forma se está cuestionando los datos expuestos por la Compañía de ferrocarriles M.Z.A., en cuanto a exportación de la línea, en el año 1886, expuestos para la Crisis Agrícola y Pecuaria, en el Tomo VII. No tiene lógica limitar todas las llegadas, y por tanto, exportaciones, desde Alicante, a las salidas desde la estación de Almansa hacia la misma Alicante – 97 kilómetros de línea-. Sobre todo, contando con fuentes complementarias que nos indican el destino hacia Alicante de muchas salidas de vino y derivados de las estaciones de los Partidos de Alcázar y Manzanares –Tomo III de la Crisis Agrícola y Pecuaria, respuestas de los Aytos. de Alcázar y Membrilla, entre otras.-

(27) A las llegadas le hemos restado las salidas desde la estación del puerto de Alicante, para eliminar la posible introducción de vinos y derivados supuestamente procedentes de fuera de la línea, que tuvieran como destino alguna estación del tramo estudiado.

(28) Ibidem. Elaboración propia.

(29) Estadística de navegación de cabotaje. Años 1865, 1872, 1888.

Los años 1875, 1880 y 1885 son extraídos de:

Frax Rosales, E. El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920. Madrid, 1987. Pág. 86.

(30) Elaboración propia, a partir de:

La Crisis Agrícola y Pecuaria. Madrid, 1887. Tomo VII, pág. 487.

Estadística de comercio exterior de España. Año 1886.

(31) Archivo M.A.P.A. Sig. 83, carpeta 3. Año 1884. Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. Comisión encargada del comercio del vino.

(32) Ibidem.

(33) Ibidem.

(34) Ibidem.

(35) La Crisis Agrícola y Pecuaria. Madrid, 1887. Tomo III. Pág. 126. Respuesta del Ayto. de Alcázar de San Juan.

(36) Elaboración propia. Fuentes:

- A.M. de Campo de Criptana. Año 1859, exp. 29; sig. 895, exp. 7.

- B.O.P.C.R. 26 de mayo de 1879; de julio de 1887 a febrero de 1891.

(37) La Crisis Agrícola y Pecuaria. Madrid, 1887. Tomo III. Respuesta nº 75 de los Aytos. de Alcázar y Membrilla. Págs. 310, 656.

(38) Ibidem. Tomo IV. Respuesta de D. Francisco de las Rivas y Ubieta, marqués de Mudela. Págs. 350-351.

(39) Pan Montojo, J. Op. cit. Madrid, 1994. Págs. 148-149. Ver nota nº 74.

(40) Datos sobre el tráfico ferroviario facilitados por la M.Z.A. para la Crisis Agrícola y Pecuaria. Madrid, 1887. Tomo VII.

(41) La Crisis Agrícola y Pecuaria. Madrid, 1887. Tomo III. Pág. 655. Respuesta del Ayto. de Alcázar.

(42) Ibidem. Respuesta del Ayto. de Alcázar de San Juan, tomo III, págs. 655 y 656.

Respuesta del productor Francisco de las Rivas y Ubieta, marqués de Mudela, tomo II, págs. 543-545.

(43) Estadística navegación de cabotaje. Año 1888.

(44) Estadística de comercio exterior de España. Años 1880-1890.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### Fuentes de Archivo y otras:

- Archivo M.A.P.A.
  - Sig. 83, carpeta 3. Año 1884. Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. Comisión encargada del comercio del vino.
  - Sig. 13, exp. 1. Año 1852. Informes y circulares de la Oidium tuckery.
- Archivo M.Z.A. Sig. III F/215. Datos de tráfico de mercancías facilitados por la M.Z.A. a la Crisis Agrícola y Pecuaria, 1887.
- A.H.M. de Alcázar de San Juan. Actas. Sig. 8/2, reg. 42. 15-3-1852.
- A.M. de Campo de Criptana.
  - Interrogatorio estadístico. Junta Permanente del Partido. Sig. 837, exp. 8.
  - Año 1859, exp. 29; sig. 895, exp. 7.
- Avance Estadístico sobre el cultivo de la vid. (1888). Madrid.
- B.O.P.C.R. 26 de mayo de 1879; de julio de 1887 a febrero de 1891.
- Crisis Agrícola y Pecuaria (La). (1887). Tomos III, IV y VII. Madrid.
- Estadística de comercio exterior de España. Años 1880-1890.
- Estadística navegación de cabotaje. Años 1865, 1872, 1875, 1880 y 1888.
- Reseña Geográfica y Estadística (1888). I.N.E.

## Bibliografía:

COMÍN, F. et alii. (1998). 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. Madrid.

FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, S. (1963) La vid y el vino en La Mancha. Madrid.

FORD, R. (1970, 1ª ED. 1946). Gatherings from Spain. Londres.

FRAX ROSALES, E. (1987). El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920. Madrid.

GÓMEZ MENDOZA, A.

- (1982) Ferrocarriles y cambio económico en España. Madrid.

- (1984) Ferrocarriles y mercado interior en España (1874-1913). Vol. I. Cereales, harinas y vinos. Madrid.

- (1989) Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España. Madrid.

JUAREZ, C. Y PONCE, G. (1988). “La aridez, factor limitativo de la agricultura en Castilla-La Mancha”, en El espacio rural de Castilla-La Mancha. Ciudad Real.

MAZUECOS, R. (1953) Hombres, lugares y cosas de La Mancha. Libro 2. Alcázar.

MORALES ANTEQUERA, C. (1942). La agricultura en la provincia de Ciudad Real, en el presente y en el porvenir. Madrid.

PAN MONTOJO, J. (1994). La bodega del mundo. La vid y el vino en España (1800-1936). Madrid.

READ, J. (1973). The wines of Spain and Portugal. Londres.

REDDING, C. (1851). History and Description of Modern Wines. Londres.

SIMPSON, J. (1997). La agricultura española (1765-1965): la larga siesta. Madrid.