

EL FERROCARRIL Y EL TRANSPORTE DE TOROS EN ESPAÑA

Antonio Luis López Martínez
Universidad de Sevilla

INTRODUCCIÓN

El estudio de los temas taurinos en España se ha venido haciendo por simples aficionados sin utilizar criterios científicos. Las facultades de ciencias sociales y humanidades de las universidades españolas, apenas si han mostrado algún interés por el estudio de los diferentes aspectos relacionados con el mundo de los toros. En general, ha sido considerado como algo meramente folklórico y ajeno a la consideración de los proyectos de estudio universitario. Al margen de posturas personales pro-taurinas o antitaurinas, no puede ignorarse la importancia cultural que el fenómeno taurino ha tenido en España, con una larga tradición de varios siglos de celebración de festejos en los que han tomado parte todas las categorías sociales del país, así como todas las regiones que forman el complejo mosaico territorial español. También, desde un punto de vista económico, la importancia del mundo de los toros ha revestido una gran relevancia. Tanto la organización de los festejos taurinos como la cría de toros de lidia son actividades económicas que están muy lejos de ser desdeñables. En la actualidad cientos de miles de hectáreas de tierra en España, están dedicadas a la crías de toros de lidia superando considerablemente la superficie dedicada a otros aprovechamientos agropecuarios a los que se ha dedicado mucha mayor atención.

El desdeñar el estudio de los temas taurinos por su pretendido carácter folklórico, popular o anecdótico, o bien por defender posturas contrarias a la celebración de estos tipos de festejos es ignorar el papel que los festejos toros han tenido en la cultura española en los últimos tres siglos. Afortunadamente, esta situación se está superando y están apareciendo instituciones que tratan de recuperar el estudio de los temas taurinos para el ámbito universitario, haciéndolo merecedor, se esté de acuerdo o no, con la celebración de este tipo de espectáculos, con un análisis serio y riguroso dentro del ámbito universitarios¹.

Una de las principales lagunas que se observan en la abundante bibliografía sobre temas taurinos es la casi total ausencia de historiadores profesionales a la hora de estudiar este fenómeno. El carácter folklórico del espectáculo taurino y la multitud de anécdotas de todo tipo que le acompañan parece haber alejado a los historiadores de su análisis lo que ha dado pie a que su estudio haya sido hecho por simples aficionados que han puesto afición e empeño en su trabajo pero al que le falta el rigor científico necesario. Por ello,

¹ Entre estas instituciones hay que citar la Fundación de Estudios Taurinos, bajo el patrocinio de la Real Maestranza de Caballería de Sevilla que publica la Revista de Estudios Taurinos y la colección de monografías "Tauromaquia", la recién creada Cátedra de Tauromaquia "Ignacio Sánchez Mejías", promovida por la Universidad de Sevilla o el Centro Etnográfico del Toro de Lidia patrocinado por la Junta de Castilla y León. Recientemente la *Revista del Instituto de Estudios Económicos*, nº 3 (2005), ha dedicado un número monográfico que con el título "Economía de la ganadería de lidia en España" recoge 14 artículos de diferentes especialistas de ciencias sociales que analizan el fenómeno desde diferentes enfoques.

a pesar del importante papel cultural que han tenido los toros en la historia de España los análisis históricos rigurosos del mismo son escasos².

Posiblemente, una de las causas que ha apartado a los historiadores del tema ha sido la dificultad de encontrar documentación escrita válida sobre el mismo. La opacidad que ha envuelto tradicionalmente el mundo taurino es proverbial. Los criadores de toros de lidia se han resistido a abrir sus archivos a la investigación y las autoridades no han tenido el más mínimo interés en conocer las cifras del negocio taurino. Baste decir como muestra que en España el primer censo oficial del ganado de lidia no se hizo hasta el 1933³.

De ahí la dificultad que presenta todo intento de aproximación al significado de esta especie ganadera en el conjunto de la ganadería española. Sólo indicadores muy someros pueden darnos una idea de su importancia. En el citado censo de 1933, las casi 50.000 cabezas de ganado de lidia censados, sólo representan el 1,37% de las más de 3,5 millones de cabezas de vacuno existentes. Sin embargo, este escaso peso numérico del ganado de lidia no puede ocultarnos su importancia económica, ya que el precio de un toro de lidia es muy superior al que puede alcanzar cualquiera otra res vacuna⁴.

EL TRANSPORTE DE TOROS Y EL FERROCARRIL

Durante la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del siglo XX la economía española se beneficiará de un importante proceso de reducción de los costes de transporte, debido por una parte al desarrollo de los nuevos medios de transporte - ferrocarril, cabotaje y carretera- y, de otra, de un importante incremento de la inversión en las infraestructuras⁵. Esta reducción de los costes de los transportes junto con la progresiva eliminación de los obstáculos institucionales va a contribuir a la articulación de un mercado nacional.

² Contrasta esta falta de interés de los historiadores españoles por el mundo taurino con la atención que en los últimos años algunos hispanistas extranjeros están teniendo por el mismo. A destacar el reciente libro de Adrian Shubert y los estudios de Bennassar y Molinie Bertrand, por citar alguno de los más recientes. Dentro de esta línea habría que situar el libro de Araceli Guillaume-Alonso, que aunque de origen español desarrolla su actividad profesional en la parisina universidad de la Sorbona.

³ Poco antes en 1932 la Unión de Criadores de toros de lidia realizó una encuesta entre sus asociados sobre diversos aspectos relacionados con la cría del ganado de lidia en donde se contiene el número de cabezas de este ganado que tiene cada asociado y la superficie que destina a su mantenimiento.

⁴ En el Diccionario Enciclopédico de Agricultura, Ganadería e Industrias Rurales, publicado en Madrid en 1885, en el vocablo "Toro bravo" (t. VIII, pp. 386-391), se establece la comparación entre el precio del ganado bravo y el manso: "Mientras que las reses mansas, ya sean de engorde o de trabajo, se cotizan a la baja y no se paga para una buena vaca para el consumo más de 200 pesetas, ni por un novillo domado más de 750 ptas; por un toro de la ganadería de Veragua se dan 2.000 pesetas y 1.750 pesetas por los que proceden de las de más reputación de las provincias de Cádiz y Sevilla".

Según los datos de la Comisión Central de Evaluación y Catastro de Lebrija (Archivo Municipal de Lebrija, legajo 481) en 1897 las diferencias en los precios del ganado bravo y manso eran las siguientes:

1 novillo manso de 3 años	175 pesetas
1 novillo bravo de 3 años	600 pesetas
1 toro bravo de 5 años	1.375 pesetas
1 vaca de cría brava	400 pesetas
1 vaca de cría mansa	200 pesetas.

⁵ Sobre la reducción de los precios del transporte en España en su conjunto, vid. HERRANZ (2005).

En el siguiente texto vamos a intentar analizar como se llevó a cabo esta reducción de los costes del transporte en el caso de una mercancía un tanto singular, pero de gran demanda en los diferentes mercados nacionales. Nos estamos refiriendo a los toros de lidia, que constituían la base del mayor espectáculo de masas que se producía por aquel tiempo en España, las corridas de toros, y que suponía el desplazamiento de casi 2.000 reses cada año. Se trata de estudiar como el ferrocarril fue desplazando a otros medios de transporte en el traslado de los toros y como tuvo que enfrentarse a un nuevo competidor que, finalmente, acabó por desplazarlo a él, es decir, el transporte en camiones por carretera.

El ferrocarril supuso un importante cambio en la organización de las corridas de toros, no sólo en el caso del transporte de los toros, sino también en la movilidad de los toreros. En un momento en que las corridas de toros se estaban convirtiendo en un gran fenómeno de masas y cuando las figuras del toreo se convertían en auténticos héroes populares, la rapidez de los desplazamientos era crucial para seguir manteniendo la aureola en todo el país. Estudiando los contratos taurinos que se conservan en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla, sección Protocolos Notariales, se aprecia como a partir de los años sesenta del siglo XIX, los contratos para torear se hacen cada vez más para localidades del Norte de España, para lo cual los desplazamientos en tren eran fundamentales. Valga una petición de un torero que aparece en uno de esos contratos para darnos cuenta de la vinculación entre el ferrocarril y el mundo taurino. En el contrato para torear en el Puerto de Santa María de Antonio Carmona Luque con el empresario de dicha plaza dice que por tener que trabajar Carmona en Bilbao el 18 de agosto de 1867, pide quedar en libertad para poder marcharse del Puerto el día 15 de dicho mes en el tren correo, aunque falten uno o dos toros por lidiar (Legajo 15.661, folio 1.422). En la morfología de muchas ciudades españolas hay que registrar la presencia de dos edificios singulares, la estación de ferrocarril y la plaza de toros, que en muchas ocasiones se construyen próximas una a otra.

El transporte de toros de lidia por ferrocarril presentaba una serie de diferencias respecto al traslado de otras mercancías, inclusive a las de otras especies ganaderas. La primera y principal diferencia estribaba en el elevado precio de mercado que alcanzaban los toros de lidia. Esto permitía a las compañías ferroviarias cargar su transporte con mayores tarifas que al resto, dada su menor repercusión en el precio final del animal, lo que daba a dichas compañías mayores márgenes de beneficio.

La segunda ventaja para las compañías ferroviarias consistía en las facilidades que suponía el transporte de este ganado bravo, al tratarse de una mercancía muy fácilmente manejable. Los toros se transportaban en cajones individuales y en vagones abiertos, lo que no suponía una sobrecarga para los trenes, ya que tanto la tara como el peso cargado eran sensiblemente inferiores al de otros tipos de ganado, que se transportaban en vagones cerrados y soportando un mayor peso, ya que solían transportar mayor número de reses por vagón. Por el contrario, las tarifas que se aplicaban a los toros de lidia eran mucho mayores que las aplicadas a otros ganados.

En este escrito se trata de analizar las estrategias empresariales que desarrollaron las compañías ferroviarias para hacerse con el transporte de los toros desde las zonas de crías hasta las ciudades donde se celebraban los festejos taurinos, desplazando a otros medios de transporte. Así como, los intentos de las compañías ferroviarias por tratar de oponerse a la competencia que supuso el transporte en camiones por carretera.

Desde muy pronto el transporte de toros en España se vinculó al nuevo medio de transporte, el ferrocarril. Los primeros ensayos para poner en marcha este nuevo medio de transporte se llevaron a cabo en Barcelona en 1863. Los toros que se iban a lidiar en la corrida del 28 de junio habían sido adquiridos a doña Gala Ortiz, viuda de Salustiano Ginés, de San Agustín de Alcobendas (Madrid). Los toros fueron llevados a Barcelona a pie por los caminos y veredas empleando en el recorrido 44 días, salvo un toro que se embarcó en el tren en una jaula, cuyo traslado sólo duró poco más de un día. A partir de aquí este medio de transporte adquirió carta de naturaleza (ABC.es 16-3-2008). En el Archivo Municipal de Sevilla se conserva el informe del veterinario municipal que supervisó el embarque en ferrocarril de una corrida de toros con destino a Valencia en 1863, es decir, muy poco tiempo después de que hubiese llegado el ferrocarril a la ciudad⁶. También, desde muy pronto, el ferrocarril fue aprovechado para el desplazamiento de ganaderías enteras⁷.

Pero el tráfico que más le interesaba a las compañías ferroviarias era el traslado de los toros para la celebración de las corridas de las temporadas taurinas de las grandes ciudades españolas⁸. Este tráfico garantizaba un cierto número de vagones cada año en determinadas fechas, lo que aseguraba la regularidad de la demanda, así como otros transportes derivados, como el retorno de las jaulas vacías y los billetes de los pastores que acompañaban al ganado bravo. Para conseguir este tráfico las compañías ferroviarias desarrollaron una serie de estrategias empresariales para ofrecer a los contratistas de las plazas incentivos que desplazaban a otros medios de comunicación y aseguraban el transporte de los toros por ferrocarril.

⁶ Archivo Municipal de Sevilla, Colecciones Alfabéticas, siglo XIX, leg. 926.

⁷ Un ejemplo del transporte de ganaderías es el expediente para tren especial de reses bravas desde Milagro (Navarra) a Las Alcantarillas (Utrera, Sevilla), a efectuar entre el 29 y 31 de diciembre de 1908, conservado en el archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles⁷. El tren estaba compuesto por 15 vagones de ganado, de los que 4 contenían 24 jaulas para toros y los restantes ganado vacuno suelto. El ganado correspondía a Julio Laffitte y García de Velasco y es la ganadería que dicho señor ha comprado a los señores Lizaso Hermanos de Tudela. La ganadería está compuesta por 227 cabezas, entre las que hay 20 toros de 4 años, algunos sementales y el resto son vacas y becerros, o más bien novillos. En la demanda de una tarifa especial el ganadero alega que, si bien, el transporte de las vacas por carretera es bastante sencillo, si se hace en jornadas cortas, pudiéndose utilizar las cabañeras para pernoctar, pero no ocurre lo mismo con los toros y sementales, que dado su peso podrían llegar algo estropeados, además del peligro que ofrece su conducción. De ahí, su interés en efectuar el traslado por ferrocarril si le ofrecen una tarifa adecuada.

El ferrocarril fue, también, el procedimiento utilizado, entre otros, por el ganadero Eulogio Oñoro para trasladar su ganadería desde Sevilla a Getafe (línea de Madrid a Alicante). La ganadería estaba compuesta por unas 500 cabezas, para cuyo traslado llegó a un acuerdo con la compañía ferroviaria MZA, que pondría un tren especial de 20 vagones, en 4 de los cuales irían los machos en 6 cajones individuales por cada vagón, en otro vagón irían los 5 caballos y en el resto de los vagones irían las vacas y los becerros sueltos. La ganadería iría acompañada por 5 vaqueros que viajarían gratis. El traslado duró desde el 31 de julio al 2 de agosto de 1911.

⁸ En 1900 se celebraron en España 246 corridas de toros, lo que a una media de 6 toros por corrida suponen un total de 1.476 toros lidiados, además de un número no determinado de festejos menores, lo que incrementaría el número de toros que se desplazaban cada año desde sus dehesas a las localidades donde se celebraban los diferentes festejos. El número de corridas iría creciendo en los próximos años, así en 1910 se celebraron 262 corridas y en 1920 fueron 301 corridas celebradas.

El ferrocarril ofrece al transporte de toros una serie de ventajas, como la rapidez y la seguridad del transporte, que los responsables de dichos traslados, generalmente, los contratistas o empresarios de las plazas de toros no dudaron en aprovechar. Tres ejemplos van a permitir conocer como el ferrocarril fue desplazando a otros medios de transporte alternativos, veredas de ganado y barcos, hasta, finalmente, ceder su puesto ante el camión y la carretera. En medio, unos 70 años, desde 1860 a 1930, de predominio del ferrocarril en el transporte de los toros de lidia.

El primer caso a estudiar es el traslado de toros desde Sevilla a Madrid, que desde finales del siglo XVIII se había convertido en algo habitual y que cada año movía muchos toros de lidia. Hay que tener en cuenta que el traslado a pie desde Sevilla a Madrid de una piara de toros podía tardar unos 40 días, mientras que en ferrocarril se podía hacer en 3 días. El segundo caso lo constituye el transporte por barco desde Sevilla a Barcelona de una corrida de 6 toros duraba de 8 a 10 días, mientras que en ferrocarril se podía transportar entre 3 y 4 días.

El traslado de los toros por caminos y veredas era muy largo y complejo y era fácil que algún toro sufriese en el camino daños, heridas e, incluso, la muerte, lo que ocasionaba graves perjuicios, dado el elevado precio de estos animales. Casi todos estos riesgos se reducían de manera muy considerable con el traslado por ferrocarril.

De ahí, que el ferrocarril fuese desplazando a otros medios de transporte, el transporte a pie y en barco, en el traslado de los toros de lidia, hasta hacerse, prácticamente, con todo el mercado, sobre todo para los traslados a media y larga distancia. Sin embargo, la conquista de este mercado no fue fácil y las compañías ferroviarias tuvieron que desarrollar una serie de estrategias empresariales para conseguir desplazar a sus competidores.

En la documentación de MZA, contenida en la Fundación de Ferrocarriles Españoles, hemos localizado abundante documentación que nos ilustra acerca de las estrategias que siguió esta compañía para hacerse con algunos de los tráficos más interesantes desde el punto de vista económico en el traslado de los toros. En concreto, vamos a analizar el transporte de toros desde Sevilla y estaciones adyacentes a Madrid (estación de San Fernando del Jarama) y el de Sevilla hasta Barcelona.

EL TREN ESPECIAL DE TOROS DESDE SEVILLA A MADRID

El traslado de toros andaluces desde Sevilla hasta Madrid se inició a finales del siglo XVIII (LÓPEZ, 2006:264-265). En la documentación del Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, en los fondos de la Diputación relacionados con la administración de la plaza de toros de la capital⁹ se encuentran datos sobre este traslado de toros. En 1790 los hospitales encargados de la administración de la plaza de toros madrileña nombraron un comisionado para que se desplazase a Sevilla para proceder a la compra de toros en Andalucía¹⁰. Este comisionado una vez adquiridos los toros se

⁹ En Madrid la organización de las corridas de toros era un privilegio del que disfrutaban Los Reales Hospitales General y de la Pasión, que se beneficiaban con los ingresos derivados de las mismas. Al igual que el resto de los hospitales españoles cuando la sanidad pasó a estar gestionada por las diputaciones provinciales esta administración se hizo cargo de los hospitales existentes y sus fondos documentales se depositaron en los archivos de dichas diputaciones provinciales.

¹⁰ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid (ARCM), leg. 5.033.

encarga de su envío a Madrid, para lo cual contrata a varios individuos conocedores del manejo del ganado para que lleven a cabo su traslado a la capital¹¹. El primer año se adquirieron y trasladaron a Madrid 44 toros¹². En 1796 los toros adquiridos en Andalucía fueron 39¹³, pero con el tiempo, dada la fama adquirida, su número se incrementó considerablemente, alcanzando los 149 en 1800¹⁴ y 110 en 1831¹⁵. La adquisición cada año, antes de iniciarse la temporada, de gran número de toros por la plaza de Madrid debió de ir encaminada a asegurarse el suministro de estos animales a lo largo de todo el año y, posiblemente, a obtener mejores precios¹⁶.

Este fue, pues, uno de los tráficos de toros que despertaron el interés de la Compañía MZA, ya que aseguraba cada año el envío de, aproximadamente, un centenar de toros de manera regular y en fechas prácticamente fijas. En una carta de la Sección Comercial de MZA de 26-2-1883, se recoge el envío en 1881 de 8 vagones de toros procedentes de Sevilla y con destino Madrid con 26 reses y en 1882, de 17 vagones con 53 reses. Todas estas expediciones se habían hecho utilizando trenes mixtos.

Sin embargo, este tráfico estaba lejos de ser conquistado por MZA como se demostró pocos años después, tras aprobarse la nueva tarifa especial nº 14 de pequeña velocidad (P. V.). La tarifa especial estaba destinada al transporte de animales dañinos, por vagón completo (Expte. A. 183-1. Aprobada por R.O. de 18-7-1888, Edición de 15-8-1888). En ella se establecían los siguientes precios para el transporte de toros:

Toros, cabestros y novillos	-Hasta 4 jaulas/vagón: 0,625 pesetas /vagón / kilómetro
	-Hasta 5 jaulas/vagón: 0,75 pesetas/vagón/kilómetro
	-Hasta 6 jaulas/vagón: 0,85 pesetas/vagón/kilómetro

¹¹ El itinerario seguido por los toros andaluces transportados hasta Madrid en 1790, que volvió a repetirse en los años sucesivos, tenía como punto de partida Castilblanco de los Arroyos en la provincia de Sevilla y se dirigía a Alcalá de Henares, donde se encontraban los toros adquiridos por la plaza de toros de Madrid, a través de Extremadura y pasando por Talavera de la Reina. El itinerario puede ser reconstruido gracias a las cuentas de la administración que recogen los pagos de los portazgos en Castilblanco de los Arroyos, Monesterio, Puente de Almaraz, Talavera de la Reina, Puente de Alberche y Navalcarnero. También, se recogen las gratificaciones hechas a los guardas de las dehesas de los pueblos de Monesterio, Zafra, Ribera del Fresno, Alange, Pedrojo, Trujillo y Talavera de la Reina para que dejaran pastar y dormir al ganado. Como se observa por los puntos de paso del ganado, buena parte del desplazamiento se hizo siguiendo las cañadas reales mesteñas.

¹² ARCM, fondo Diputación Provincial, caja 5.033

¹³ ARCM, fondo Diputación Provincial, caja 5.040

¹⁴ ARCM, fondo Diputación Provincial, caja 5.049

¹⁵ ARCM, fondo Diputación Provincial, caja 5.062

¹⁶ Todo ello a pesar de que los costes del traslado fueron elevados. Se compraron 7 cabestros y 1 caballo en Sevilla a 640 reales que costaron 5.120 reales, más otro caballo a 770 reales. A Juan Luis Amisas, encargado de la conducir la expedición del ganado, se le dieron 3.500 reales para los gastos del viaje y a cuenta de su salario a razón de 20 reales por día y de otros 20 reales a otro compañero en calidad de mayores y el de 3 zagales a razón de 10 reales cada uno al día, contándoles 40 días de ida y 11 días de vuelta, más 100 reales en razón de la cebada para los caballos. A los mayores de los vendedores, que acompañan a los toros, al tiempo de la entrega del ganado se les dieron, además, 110 reales en gratificaciones. Las cuentas de las sucesivas adquisiciones y traslados de toros andaluces desde Sevilla hasta Madrid a lo largo del siglo XIX, se encuentran en el Archivo Regional de la Comunidad de Madrid.

Con las siguientes condiciones de aplicación:

1º Estos transportes deberán hacerse en jaulas cerradas y perfectamente acondicionadas. El transporte se efectuará en vagones descubiertos.

2º La facturación se verificará siempre por vagón completo, aún cuando el número de jaulas no lo ocupe en su totalidad.

3º La Compañía no responde de los incidentes del viaje, inherentes a los transportes de esta clase e independientes de su voluntad.

4º El peso admisible de cada vagón no podrá exceder de 8 toneladas

5º Son de cuenta del remitente la carga y descarga de las jaulas, bajo la dirección de los empleados de la Compañía

6º Son, así mismo, de cuenta del remitente las cuerdas, cadenas, etc., que sean necesarias para asegurar las jaulas sobre los vagones.

7º Cada expedición deberá ir acompañada de un encargado de su custodia, el cual satisfará por su transporte el importe de un billete de 3ª clase. Caso de que fuera mayor el número de encargados, cada uno abonará asimismo el precio de un billete de 3ª clase.

8º La Compañía se reserva fijar precios convencionales para el transporte de animales dañinos que no puedan sujetarse a las condiciones de la presente tarifa.

9º El transporte de las jaulas vacías destinadas a la conducción de animales a que esta tarifa se refiere, se efectuará con arreglo al artículo 2º de la tarifa especial nº 1 de P. V. (0,0875 pesetas/tonelada/kilómetro) y con arreglo a las condiciones de aplicación de dicha tarifa.

Esta tarifa constituía un encarecimiento muy considerable respecto a la anterior tarifa vigente, supone un aumento de 46,57 pesetas por cabeza, lo que significa un incremento de un 72% sobre el precio anterior, incluidos los fletes y los retornos de las jaulas vacías. La elevación unilateral de la tarifa del transporte de los toros de lidia forma parte de la gran libertad que gozaban las compañías ferroviarias en la fijación de las tarifas y la posición de monopolio que mantenían en determinados trayectos, ante la ausencia de otros transportes alternativos (TORTELLA CASARES, 1973:190-191).

La subida de precios de los fletes del transporte de toros era soportable, según el responsable de MZA, puesto que con las jaulas del antiguo modelo, sólo se podían colocar 4 jaulas, mientras que modificando éste, se pueden cargar hasta 6 jaulas. Resultaba, pues, que de Sevilla a Madrid se pagaban 89,53 pesetas/jaula, mientras que con la nueva tarifa se pagan 81,17 pesetas/jaula.

Es cierto, que la nueva tarifa no introducía una subida sensible en el transporte de los toros, que incluso mejoraba con las nuevas jaulas, el problema vino al introducirse una modificación sensible en la devolución de jaulas vacías. Antes de la especial nº 14, el retorno de las jaulas vacías se hacía a razón de 5 pesetas cada una, cualquiera que fuese el recorrido. Después se sujetó a la aplicación de la base correspondiente de la tarifa especial nº 1 de envases, o sea a la base de 0,0875 pesetas/kilómetro. Resultando que tras la nueva tarifa de 1888, en el trayecto de Sevilla a Madrid, se pagan 30,08 pesetas por jaula, frente a las 5 pesetas que se pagaban con anterioridad.

Según la compañía, el retorno de la jaula era para MZA oneroso con el precio de 5 pesetas cada una; pero, por el contrario, el recargo considerable impuesto había venido a perjudicar los transportes de toros por vía férrea. Lo demuestra el hecho siguiente: la plaza de toros de Madrid recibe de Andalucía al año unas 120 cabezas, o sea un número suficiente para 20 corridas. Además, pueden llegar hasta San Fernando del Jarama otras

80 ó 100 cabezas para ser colocadas en otras plazas, principalmente las del Norte de España.

Las 200 cabezas suponen carga para 33 vagones. Siendo el producto por vagón de 487,05 pesetas, la Compañía debería haber obtenido como recaudación 16.100 pesetas por tren. Sin embargo, las expediciones recibidas en Madrid durante el cuatrienio de 1889-1892 sólo han producido:

- 1889: 6 vagones x 487,05 = 2.922,30 pesetas
- 1890: 2 vagones x 487,05 = 974,10 pesetas
- 1891: 3 vagones x 487,05 = 1.461,15 pesetas
- 1892: 7 vagones x 487,05 = 3.409,35 pesetas

La consecuencia que se deduce es que estos transportes habían escapado del ferrocarril, utilizándose para la conducción de toros las cañadas y veredas. De hecho, MZA tuvo noticias de que en 1893 habían salido ya a pie desde Sevilla 124 reses de lidia en dirección al soto denominado La Muñoza, inmediato a la estación de S. Fernando del Jarama. En dicho año ni una sola res de lidia llegó a Madrid por ferrocarril procedente de Andalucía¹⁷.

En 1894, a instancias del Sr. Bernis, Agente Comercial de MZA en Sevilla, la compañía va a desplegar una serie de estrategias encaminadas a recuperar este tráfico que podía ser de gran rentabilidad para la misma. Teniendo noticias el Sr. Bernis de la presencia en Sevilla del Empresario de la Plaza de Toros de Madrid para comprar toros y preparar, de nuevo su traslado a Madrid por caminos y veredas, va a ofrecerle una serie de concesiones que le lleven a volver a realizar este tráfico por ferrocarril.

Estas estrategias que se van a negociar a lo largo de los meses de primavera de 1894 entre el Agente comercial de MZA y el empresario de la Plaza de Toros de Madrid, van a versar sobre la reducción de la tarifa de la conducción de los toros desde las estaciones de Salteras y Empalme de Cádiz, inmediatas a Sevilla hasta San Fernando del Jarama, próxima a Madrid, la tarifa aplicadas al retorno de las jaulas vacías y el billete de 3ª clase de ida y vuelta para los pastores que acompañaban el ganado. La oferta de MZA era la rapidez y seguridad que ofrecía el tren para el traslado de los toros, mientras que el empresario de la plaza de toros jugaba la carta del transporte a pie, que había empleado en los años anteriores que, aunque más largo y arriesgado, era mucho más económico¹⁸ y que estaba decidido a volver a poner en práctica si MZA no le ofrecía

¹⁷ La circunstancia de no hacerse una estadística especial del transporte de toros de plaza por ferrocarril, sino que se hagan englobados en la de “ganado vacuno” no permite determinar con exactitud, el número de los primeros que últimamente, desde la reforma de la tarifa 14 han circulado por las líneas de la Compañía. Sin embargo, como noticia interesante se pueden citar las cifras de “ganado vacuno”, base de la expedición de toros bravos, facturadas en Sevilla y en Sevilla-Empalme en los tres últimos años:

-1890	637 cabezas
-1891	486 “
-1892	265 “

A esto se puede agregar el hecho comprobado de los toros que recientemente han venido por las cañadas.

¹⁸ Según informe elaborado por el Jefe de estación de San Fernando del Jarama hecho a instancias de la Jefatura de Tráfico de MZA, se deduce que los gastos sufridos por el contratista de la Plaza de Madrid por el traslado a pie de 102 toros en 1893 ascendieron a:

-3.000 pesetas de conducción

una rebaja sustancial. El empresario de la plaza de Madrid ofrecía asegurar el traslado de un mínimo de 96 toros cada año, equivalentes a 16 vagones de ferrocarril, que se transportarían en un tren especial de toros con destino a Madrid.

Finalmente en el Consejo de MZA celebrado en Madrid el 10 de abril de 1894, se toma la siguiente resolución: Habiendo solicitado el contratista de la Plaza de Toros de Madrid que se le rebaje el precio de la tarifa vigente para el traslado de 96 toros en tren especial desde El Empalme de Cádiz a San Fernando del Jarama, ofreciendo 5.500 pesetas en las que se comprenda el retorno de las jaulas y el transporte gratuito de 8 pastores, el Subdirector da MZA, de acuerdo con la División de Tráfico, que ha estudiado el asunto y, ante el fundado temor de que, como ha sucedido en estos últimos años, se pierda dicho transporte, haciéndose el envío de los toros por los caminos y veredas, propone que se reduzca el precio de 8.463,20 pesetas, que según tarifa correspondería al transporte de que se trata y que ha de constituir el cargamento de un tren, a 5.870 pesetas, o sea a 10 pesetas/kilómetro con retorno gratuito de las jaulas a conveniencia del servicio y viaje gratuito de ida y vuelta de 8 pastores.

El acuerdo va a resultar ventajoso para ambas partes como demuestra que a partir de 1894 el tren especial de toros desde Sevilla hasta Madrid se regularice, según se puede comprobar por las expediciones de toros salidos desde Sevilla a Madrid, que están documentadas en el AFFE son las siguientes:

<u>Año</u>	<u>Número de vagones</u>	<u>Cajones con toros</u>
1895	16	96
1896	18	108
1897	15	90
.....		
1900	16	96
1901	20	120
.....		
1905 ¹⁹	24	144
1906 ²⁰	16	96

-3.000 pesetas de 2 toros muertos y uno mal herido.

6.000 pesetas en conjunto

Por ferrocarril, hubieran pagado:

-102 cabezas : 6 = 17 vagones

17 vagones x 568 kilómetro x 0,85 pesetas/kilómetro= 8.207,60 pesetas

Más la devolución de:

102 jaulas x 30 pesetas = 3.060,00 “

TOTAL 11.267,60 “

Enorme diferencia que les incita a correr los graves riesgos del camino con esa clase de ganado.

¹⁹ Sólo en el año 1905 se acuerda por el Consejo de MZA, no acceder a la petición dadas las circunstancias excepcionales que concurren en este año en la ganadería, por la falta de pastos, que han provocado numerosas peticiones de rebajas de los precios de transporte y que todas han sido desestimadas. Sólo se le podría otorgar la devolución gratuita de las cajas.

²⁰ En acuerdo del Consejo de 30 de marzo de 1906 se dice que, ahora que las circunstancias no son iguales y que hemos vuelto a la situación normal, ningún inconveniente veríamos en que la concesión de costumbre se renovase para el tren solicitado por el Empresario de la Plaza de Toros de Madrid.

Por estas fechas se detectan en la correspondencia consultada determinadas prácticas monopolísticas encaminadas a controlar la adquisición de un gran número de toros con el fin de distribuirlos posteriormente por las distintas plazas. Esta iniciativa fue promovida en 1905 por los contratistas de la plaza de toros de Madrid, Tomás Mazzantini y Pedro Niembro. El proyecto consistía en adquirir un gran número de toros en Andalucía que se embarcarían en trenes especiales en las estaciones de Sevilla-Empalme o Salteras, al que podrían incorporarse otros vagones en Córdoba²¹. El punto de destino sería S. Fernando del Jarama en la provincia de Madrid, donde se constituiría un centro de concentración de dichos toros que después serían reexpedidos a las diferentes plazas del centro y norte de España.

Esta iniciativa suscitó un fuerte descontento por parte de los ganaderos de toros que, de esta forma, quedarían bajo el control de estos grandes mayoristas que podrían imponer los precios a su antojo, dada la gran cantidad de reses que compraban y el gran número de plazas de toros que controlaban. Alarmados por estas circunstancias van a promover la constitución de una asociación que una a los ganaderos en defensa de sus intereses. La iniciativa fue tomada en 1905 por algunos ganaderos andaluces a la que poco después se unirían los del resto de España y que tuvo como resultado la creación de la Unión Nacional de Criadores de Toros de Lidia. Uno de los objetivos de esta asociación fue la de prohibir a sus asociados la venta de camadas enteras de toros.

EL TRASLADO DE LOS TOROS DE LIDIA A BARCELONA

El segundo de los itinerarios del traslado de toros de lidia que despertó el interés de MZA fue el de Sevilla a Barcelona. La ciudad de Barcelona es una de las ciudades españolas que posee mayor tradición de celebración de espectáculos taurinos. Ya en el siglo XVIII era abastecida de toros por Navarra. En 1768 se elaboró un informe ordenado hacer por el conde de Aranda para toda España sobre las vacadas y toradas existentes en el país, su número de reses y los festejos taurinos que se celebraban en cada localidad con el número de animales muertos en ellos²². Tras la práctica desaparición de las ganaderías de toros de lidia de Navarra en la segunda mitad del siglo XIX, Barcelona comenzó a ser abastecida de toros procedentes de Andalucía, entre otras zonas, que llegaban a la ciudad por mar embarcados en el puerto de Sevilla.

El transporte de toros mediante el cabotaje se va a ver favorecido por el gran desarrollo que alcanzó este tipo de navegación en el puerto de Sevilla, uno de los más importantes de España, lo que dio lugar a la proliferación de empresas navieras en la ciudad. La dura competencia surgida entre las empresas navieras sevillanas a partir de 1890 tuvo como

²¹ Ante esta propuesta la decisión de MZA fue la de aplicar la tarifa adoptada por el Consejo de Administración de la compañía en 10 de Abril de 1894, que consistía en cobrar 10 pesetas por kilómetro para trenes compuestos por 16 vagones con retorno gratuito de cajones y billete de ida y vuelta gratis para 12 pastores.

²² En este informe aparecen entre otros los siguientes ganaderos de Navarra y la Rioja, de los que se dice que venden toros para Barcelona:

- Manuel Arévalo, de Villafranca, ha sacado 60 toros para Barcelona y la provincia.
- Miguel Miranda, de Calahorra, ha vendido 80 ó 90 toros y novillos para Barcelona.
- Mateo Orosio y su cuñado, Simón Tarazona, en Alfaro, ha vendido otros 60 toros para Barcelona.
- Francisco Navarro, en Arnedo, ha vendido 50 toros a Barcelona.

AHN, Consejos, legajo 17.679, expte. 3 (Varios curiosos)

consecuencia, según VALDALISO (1997:31) una fuerte reducción de los fletes, de los que, sin duda, se beneficiaría el transporte de toros a Bilbao, La Coruña, Valencia y, sobre todo, a Barcelona.

Será el empresario de la plaza de toros barcelonesa el que se dirija a MZA para proponer el transporte por ferrocarril, en lugar de vía marítima que, aunque más barata, era mucho más lenta. En una carta de 16 de febrero de 1906 dirigida al Jefe de Tráfico de MZA, Hermenegildo Vela, residente en Madrid y exportador de Vinos Españoles, declara haber arrendado la Nueva Plaza de Toros de Barcelona, propone trasladar los toros destinados a la plaza de Barcelona por ferrocarril, si llega a un acuerdo con la compañía ferroviaria.

En esta carta afirma que para Barcelona existen dos medios de transporte, el ferrocarril y el marítimo. Entre los precios de transporte de uno y otro existen diferencias de consideración, por lo que pide a MZA que estudie la posibilidad de armonizar los intereses del transporte por tierra al de mar, para poder optar por el ferrocarril, que es el preferido en iguales circunstancias.

Las compañías de navegación llevan 100 pesetas por jaula desde Sevilla a Barcelona, que con los gastos de embarque en el muelle pueden elevarse a 120 pesetas, con lo que el precio de una corrida de 6 toros asciende a 720 pesetas. Los mismos 6 toros por ferrocarril cuesta ponerlos en Barcelona desde Sevilla por la tarifa E. 14 (P. V.) de MZA, 1.098 pesetas, habiendo una diferencia de 378 pesetas, dignas de tomarse en consideración por las muchas corridas que se transportan.

Reconociendo que el recorrido entre uno y otro medio es diferente y que MZA traslada una corrida desde Sevilla a Barcelona en 3 días y las marítimas tardan 8 días, por ello, en iguales condiciones optaría por el ferrocarril. Pero teniendo en cuenta que han de ser muchas las corridas que han de transportar, lo pone en conocimiento de MZA, tratando de armonizar esta cuestión en beneficio de ambos. Para conseguirlo, garantiza el traslado de 20 corridas para toda la temporada.

Hecha esta propuesta, MZA analiza las concesiones que pueden hacerle al empresario para asegurarse el traslado de los toros por ferrocarril. La cuestión es más compleja ya que implica poner de acuerdo a dos compañías ferroviarias. MZA puede hacer el servicio desde Sevilla hasta La Encina, pero a partir de ahí, tendrá que ser la red de la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España la que continúe el traslado hasta Tarragona. En este punto es de nuevo MZA, a través de su Red Catalana, la que finalice el traslado en Barcelona-Sans.

La propuesta de Hermenegildo Vila consiste en pagar 850 pesetas/vagón con 6 ó 7 jaulas desde Empalme o Salteras a Barcelona, incluido el impuesto del Tesoro. Esto daría, según los cálculos de MZA:

MZA. Red Antigua	509,52 pesetas	
Red Catalana	57,50 pesetas	567,02 pesetas
Norte		242,50 pesetas
<u>Tesoro</u>		<u>40,48 pesetas</u>
TOTAL		850,00 pesetas

Pide, además billete gratuito por cada 2 vagones (Norte y Catalana ya lo concedían) y se ofrece a pagar de acuerdo con las tarifas vigentes, reintegrándosele la diferencia después

del transporte de 20 vagones en un año. La concesión que otorgaría MZA sería la de llevar un toro más de lo que su tarifa consiente y en el billete gratuito de ida y vuelta entre Encina y Sevilla.

Las estadísticas que maneja la Compañía para el transporte de toros hasta el puerto de Sevilla para ser embarcados a Barcelona, arroja para los últimos años las siguientes jaulas de toros desde:

1902	106
1903	138
1904	32

Si el empresario garantiza las 20 corridas por temporada desde Sevilla, esto supondría importantes beneficios para la Compañía, como indican los siguientes cálculos:

-Red Antigua	509,52 kilómetros x 20 =	10.190 pesetas
-Red Catalana	57,50 kilómetros x 20 =	1.150 pesetas
Total		11.340 pesetas

Las tarifas vigentes para transporte de toros de lidia desde Sevilla a Barcelona, dan los precios que siguen:

-De Sevilla a Encina	648 x 0,85 =	550,80/vagón con 6 jaulas
-De Encina a Tarragona	388 x 0,625 =	242,50/vagón con 7 jaulas
-De Tarragona a Barcelona	92 x 0,625 =	57,50/ idem
TOTAL		850,00
Tesoro		42,54
TOTAL		893,34 pesetas

La solución depende únicamente de que Red Antigua habría de autorizar la carga de 7 jaulas por vagón y reducir su participación de 550,80 pesetas a 509,52 pesetas, equivalente a 41,28 pesetas de diferencia, pero quedaría, aún así, notablemente mejorada sobre los trayectos sucesivos. Ante la perspectiva de poder ganar 11.340 pesetas cada año, la Jefatura de Tráfico de MZA da su parecer favorable. El 3 de marzo de 1906 aprueba la reducción de las tarifas al empresario de la Plaza de toros de Barcelona. Tras ello la compañía MZA se dirige a Norte para ultimar los detalles. Ello no planteo un gran problema, ya que estas nuevas tarifas eran las vigentes en dicha compañía.

Para asegurar el desplazamiento del transporte de toros desde la vía marítima al ferrocarril, desde MZA se envían instrucciones a todas las secciones de su red para conseguir darle la mayor rapidez a los desplazamientos²³.

²³ La división de Movimiento de MZA, para lograr el traslado en 3 ó 4 días propone el siguiente enlace de trenes:

-De Sevilla a Alcázar en el tren 1	18 h 20 m
Tiempo de permanencia en Alcázar	2 h 10 m
-De Alcázar a Encina en el tren 10	8 h 57 m
Tiempo de permanencia en Encina	48 m
-De Encina a Valencia en el tren 621	5 h 52 m
Tiempo de permanencia en Valencia	9 h 18 m
-De Valencia a Tarragona en el tren 721	10 h 15 m
Permanencia en Tarragona	2 h 35 m

En este sentido se dirige a Norte insistiendo en la conveniencia de aprobar el plan de tráfico propuesto, pues, se corre el riesgo de que los toros puedan volver a la vía marítima si no se consigue reducir el tiempo del desplazamiento. Afirma que se trata de afianzar unos transportes que mutuamente les interesa conservar a ambas compañías por los beneficios que les pueden proporcionar²⁴.

El éxito alcanzado por el transporte por ferrocarril a Barcelona anima al empresario de la plaza de toros de Valencia a obtener de la compañía ferroviaria las mismas concesiones. En junio de 1907 se acuerda dar al transporte de toros para Valencia las mismas facilidades otorgadas a Barcelona, a pesar de la menor importancia de este tráfico.

LA COMPETENCIA DE LOS CAMIONES

Finalmente, el tercer competidor con el ferrocarril en el transporte de los toros y, quien finalmente lo desplazaría de esta actividad, fue el transporte por carretera mediante camiones. Según HERRANZ (2006:197), tras la Primera Guerra Mundial la red ferroviaria había perdido la capacidad de expandirse más y las compañías ferroviarias no parecían muy propicias a la inversión en la modernización de la red, o sea en la electrificación. Esto impidió que los ferrocarriles pudiesen seguir aplicando reducciones en las tarifas de transporte como habían hecho hasta entonces, por lo que los precios quedaron estancados.

Por el contrario, la red de carreteras había conocido una importante inversión en infraestructura durante la Dictadura de Primo de Rivera y la Segunda República. Esto permitió que la red de carreteras del Estado pasase de unos 45.000 kilómetros en 1913 a unos 70.000 kilómetros en 1935, mientras que la red de caminos vecinales aumentó de unos 8.000 a 20.000 kilómetros entre estas mismas fechas (HERRANZ, 2004:50). Al mismo tiempo, se produjo la motorización del transporte. Todo lo cual dio lugar a una considerable reducción de las tarifas aplicadas al transporte por carretera y un notable aumento en la velocidad, especialmente, a partir de 1930, lo que permitió a la carretera competir con el ferrocarril en las medias y largas distancias (HERRANZ, 2005:198).

El problema de la caída del transporte de toros por ferrocarril comenzó a ser percibido, no por las Compañías ferroviarias²⁵, sino por los propietarios de los encerraderos privados de toros levantados junto a ciertos apeaderos ferroviarios. La primera comunicación en este sentido procede de D. Carlos Canale, propietario del encerradero de toros que se encuentra en el apeadero de Los Merinales (Dos Hermanas, Sevilla), que en una carta escrita a MZA el 1 de enero de 1932 llama la atención sobre el extraordinario auge que está tomando el transporte de toros por camiones que amenaza con desplazar a los ferrocarriles de este tráfico. Expone que la única defensa posible

-De Tarragona a Barcelona en el tren 908	<u>3 h 26 m</u>
Tiempo total	62 h 1 m

²⁴ Como consecuencia de un retraso en los primeros envíos que el empresario considero injustificado ha afirmado que de volver a repetirse el trayecto en 5 días, le convendrá más regresar a la vía marítima, en la cual tiene la ventaja del precio y el retorno gratuito de los cajones.

²⁵ El hecho de que en las estadísticas ferroviarias los toros de lidia no apareciesen desagregados, sino dentro del concepto “ganado vacuno”, puede explicar la lentitud en la actuación de las compañías ferroviarias en adoptar medidas para hacer frente a posibles cambios en la tendencia de ciertas mercancías.

sería la de una importante rebaja en las tarifas del transporte de toros por ferrocarril, así como la de tratar de imprimir más celeridad a este transporte.

Ante esta petición, MZA se dirige a las otras grandes compañías ferroviarias - Andaluces, Norte y Oeste- recabando su opinión a este respecto y haciendo constar que, efectivamente, en la pasada temporada taurina, las plazas de Huelva, Cádiz, Málaga, Antequera, Granada, Salamanca, Burgos y algunas otras se llevaron en autocamiones el ganado adquirido para sus corridas.

MZA admite, también, que el precio de 1,15 pesetas/vagón/kilómetro, vigente en las compañías para el transporte de 6 toros, resulta algo caro y pregunta a las restantes compañías que piensan hacer sobre estas tarifas. MZA, por su parte, se ha dirigido a su Servicio de Movimiento para recomendarle la máxima rapidez en estos transportes.

La respuesta de las restantes compañías se produce en términos similares y es contraria a rebajar la tarifa. En unos casos, Norte, reconociendo lo elevado de la tarifa, pero decidida a mantenerlo, dado el elevado valor de la mercancía que transportan, los toros de lidia, en relación al resto del ganado vacuno. Andaluces reconoce algunas pérdidas en el transporte de toros en la temporada pasada, pero considera que se debieron más a la premura de tiempo, que a la carestía del ferrocarril. A lo más que acceden las compañías ferroviarias consultadas es a tratar reconseguir el darle mayor rapidez a esta clase de transportes.

La segunda llamada de atención en este sentido es recogida en una carta que MZA envía a las restantes compañías ferroviarias el 19 de julio de 1933, remitiéndoles la carta que habían recibido (no se menciona la fecha) de D. Antonio Puertas, de Sevilla, propietario de los encerraderos de toros situados en los apeaderos del Empalme de Cádiz, Salteras y El Cuarto, todos ellos próximos a Sevilla.

El Sr. Puertas reconoce llevar 40 años en el negocio de encerrar toros, por lo que se declara buen conocedor del tema. Según afirma, esta actividad ha producido muy buenos beneficios a MZA, que en muchos años han alcanzado las 200.000 pesetas, superándose la cifra en años extraordinarios. Sin embargo, la mayor rapidez de los camiones y otras causas, han hecho en la actualidad la compañía no perciba más del 15 al 20% de la anterior cantidad.

Ha comprobado que, con arreglo al número de corridas encerradas en sus encerraderos y en Merinales, procedentes de ganaderías andaluzas, y salvo error, se han ingresado por portes:

-1927	de 150.000 a 160.000 pesetas
-1928	de 55.000 a 60.000 pesetas
-1929	de 40.000 a 45.000 pesetas
-1930	de 25.000 a 27.000 pesetas
-1931	de 20.000 a 22.000 pesetas

Como se ve la compañía lleva por este concepto una disminución en los portes, de tal naturaleza, que debe hacer un estudio completo para recuperar, sino del todo este tráfico, si la mayor parte de él. Con la reducción de tarifas, opina, que se colocará a los transportistas de camiones en condiciones de inferioridad y, por tanto, imposible de sostener esa competencia.

Argumenta su petición de reducción de tarifas en que el transporte de los toros siempre se hace en cajones especialmente construidos para ello, que se colocan sobre cajones o bateas y su peso oscila, todo comprendido (cajón y toro) en 6.000 kilogramos, por esa razón, si algún deterioro producen los toros lo es en material que no pertenece a la compañía. Idéntico vagón cargado con mayor peso, o sea con 10.000 kilogramos de otra mercancía, que produce mayor daño al material de la compañía, que nunca llega a percibir el 30% de aquella tarifa especial, por concepto de transporte. El mantenimiento de estas tarifas especiales, sostiene, es lo que permite la competencia de los camiones, pero si le aplica la tarifa general por cabeza de ganado o por tonelada en el transporte, seguramente se haría imposible tal competencia.

Ante estos argumentos, MZA que ha sostenido, como el resto de las compañías ferroviarias la conveniencia de no reducir la tarifa, “pero hoy, ante las circunstancias que concurren, acentuando el desvío por carretera de estos transportes, según puede comprobarse, hasta el extremo en que son muy raras las corridas que son enviadas por ferrocarril, estimamos llegado el momento de rectificar nuestra anterior opinión. Ha llegado el momento de estudiar una rebaja considerable en los transportes de toros de lidia, única forma de atraer al ferrocarril este tráfico que tan buenos ingresos ha proporcionado a las compañías y que hoy se desplazado casi totalmente a la carretera”.

No hay que perder de vista, manifiesta, que para el transporte de una corrida de 6 toros por ferrocarril se utiliza un vagón abierto, de bordes bajos de unas 6 toneladas de tara y carga aproximada de 5 toneladas, a un precio de 1,15 pesetas/vagón/kilómetro, vigente en todas las Compañías, lo que resulta un tanto caro, puesto que las 5 toneladas resultan a una base de 0,23 pesetas/tonelada/kilómetro. Sin embargo, para el transporte general boyal, se utilizan vagones cerrados de 9 ó 10 toneladas de tara en los que se colocan 12 ó 14 cabezas o quizás más con más de 5 toneladas de carga, que resultan a bases mucho más reducidas que los anteriores.

Esta propuesta de reducción se pasa a las restantes compañías ferroviarias, que manifiestan su conformidad en la necesidad de la reducción de tarifas en el transporte de los toros, pero no se ponen de acuerdo en la cuantía. Se observa como las diferentes posturas responden a los intereses específicos de cada una de las compañías.

En primer lugar, Ferrocarriles del Oeste se muestra partidario de eliminar la tarifa especial aplicada a los toros y aplicarles la tarifa general del ganado vacuno. Esto supondría una reducción sustancial de la tarifa, del orden de un 60%. Con esta reducción se muestran de acuerdo MZA y Andaluces, pero no ocurre lo mismo con Norte, que quiere una reducción menor y propone una tarifa especial de 0,75 pesetas/vagón/kilómetro, considerando que hay que mantener el diferencial respecto al ganado vacuno general, dado el menor coste unitario del mismo frente al de lidia, lo que implica un mayor riesgo y, por tanto, una mayor responsabilidad para las compañías ferroviarias.

La compañía Oeste decide, por su cuenta, equiparar las tarifas del ganado de lidia con el vacuno en general, sin contar con el resto de las compañías, lo que lleva a cabo desde el 15 de junio de 1934. MZA y Andaluces también son partidarios de esta reducción mayor, pero pretenden concensuarla con Norte. Aunque, a comienzos de la temporada de 1935, aún no se habían puesto de acuerdo, con lo que la conducción de toros de lidia ha sido desplazada, casi por completo, de los ferrocarriles para pasar al camión por carretera.

En estas posturas divergentes de las compañías ferroviarias se aprecian los diferentes intereses de los mismos. Para Oeste el traslado de toros de lidia desde Salamanca y Extremadura a Madrid, debía suponer una parte considerable de su facturación anual, de ahí que intentara por todos los medios impedir su pérdida. También, este transporte era importante para las compañías MZA y Andaluces, pues daban servicio a algunas provincias que eran sede de gran número de ganaderías de toros. Si no representaba para ellas, tanto como para Oeste, también les interesaba su mantenimiento y se muestran partidarias de mayores reducciones. Por su parte, Norte no servía a grandes provincias ganaderas de lidia, pero sí a otras provincias ganaderas de vacuno en general. Una reducción considerable de las tarifas aplicadas a los toros de lidia podría desencadenar una oleada de peticiones de reducción de tarifas por parte de los restantes ganaderos, lo que no sería de su conveniencia.

EL ESTABLECIMIENTO DE LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE DE TOROS DE LIDIA

El transporte de toros de lidia estaba sujeto en MZA a la tarifa especial nº 14 (P. V.) para el transporte de animales dañinos, por vagón completo. En la modificación de esta tarifa llevada a cabo en 1888 se fijó el precio en 0,85 pesetas el kilómetro para el vagón completo con 6 jaulas. Esta tarifa era sensiblemente superior a la que regía para el resto de las mercancías y, en concreto, la del resto del ganado vacuno, sujeto a la tarifa especial 15 que era de 0,25 pesetas/vagón/kilómetro²⁶.

En principio, no había motivo aparente que justificase esta importante diferencia. Como dice en su carta el Sr. Puertas y reconoce la misma compañía MZA, el transporte de esos toros siempre se hace en cajones o jaulas especialmente contruidos para ello, que se colocan sobre cajones o bateas y su peso oscila, todo comprendido (cajón y toro) en 6.000 kilogramos, por esa razón, si algún deterioro producen los toros lo es en material que no pertenece a la Compañía. Idéntico vagón cargado con mayor peso, o sea con 10.000 kilogramos de otra mercancía, que produce mayor daño al material de la Compañía, nunca llega a percibir el 30% de aquella tarifa especial, por concepto de transporte.

La misma MZA, precisa más esa diferencia de trato en la tarifa de los toros al compararla con la del transporte de bueyes. Para el transporte general de vacuno, se utilizan vagones cerrados de 9 ó 10 toneladas de tara en los que se colocan 12 ó 14 cabezas o quizás más con unas 5 toneladas de carga, que resultan a bases mucho más reducidas que los anteriores. Es decir, que en el primer caso, el de los toros, se transporta un peso muerto de 6 toneladas para conducir 6 reses, obteniendo un beneficio aproximado de 0,23 tonelada/kilómetro, en tanto que para el transporte de 14 bueyes tenemos que arrastrar un peso muerto de 9 ó 10 toneladas, con el consiguiente deterioro del material, que no existe en el otro caso, para percibir bastante menos que con los toros de lidia.

²⁶ Esta diferencia se hará aún mayor a lo largo del tiempo, salvo los casos excepcionales de transportes masivos y pactados con la compañía. Así, en la tarifa vigente en 1932, el precio de un vagón de bueyes era de 0,375 pesetas/kilómetro para distancias superiores a 400 kilómetros, mientras que el traslado del vagón con toros valía 1,15 pesetas/kilómetro, para cualquier distancia.

¿Cuál es el motivo, pues, para mantener esta diferencia entre el transporte de los toros y el del ganado vacuno en general? La única justificación que dan las compañías ferroviarias es la de que se trata de un envío que se hace a gran velocidad. Pero, también, añaden a renglón seguido que se trata de un ganado que alcanza precios muy altos en el mercado, más elevados que los del resto del vacuno, lo que implica asumir mayores responsabilidades en caso de incidentes. Pero en realidad, lo que se desprende de las muchas notas que se intercambian las compañías ferroviarias, a este respecto, es que al ser los toros una mercancía muy cara, pueden recargar la tarifa de transporte por su menor incidencia sobre el valor de mercado. Postura claramente especulativa, basada en actitudes monopolísticas que no tienen en cuenta los costes reales del transporte a la hora de fijar los precios del mismo.

En ciertas condiciones las compañías ferroviarias acceden negociar las tarifas del transporte de los toros. Para que las compañías consideren negociar estas tarifas han de cumplirse dos condiciones. La primera que exista otro medio de transporte alternativo más barato que pueda desplazar a los toros del ferrocarril. La segunda es que se asegure por los contratistas un elevado número de vagones transportados. Sólo en dichas circunstancias las compañías acceden a rebajar las tarifas, llegando a hacer importantes concesiones a los contratistas.

Esto es lo que se observa en el caso del acuerdo al que se llega con la empresa de la Plaza de toros de Madrid. Ante el riesgo de que dicho contratista desplace a los toros desde Sevilla a Madrid por los caminos y veredas, como así había hecho en varias ocasiones, accede, después de estudiar concienzudamente las pérdidas que podían tener, a rebajar la tarifa de los toros²⁷. Pero lo hace, ante la oferta que hace el contratista de garantizar un tren especial de 16 vagones (96 jaulas de toros) como mínimo cada año.

Algo similar ocurre en el caso del transporte de los toros de Sevilla a Barcelona. Aquí, existía un medio de transporte alternativo al ferrocarril que era el cabotaje, que se estaba utilizando por ser más barato, a pesar de tardar varios días más. En este caso, las compañías ferroviarias MZA y Norte (era un trayecto compartido) acceden a negociar con el empresario de la Plaza de Toros de Barcelona una rebaja de las tarifas que aplicaban al transporte de los toros, cuando este empresario se compromete a renunciar a seguir enviando los toros por el mar y garantiza como mínimo el envío de 20 vagones cada año.

Por último, se estudia la reducción de tarifas en los años 30, una vez constatado el desplazamiento del transporte de los toros del ferrocarril hacia los camiones. Con todo, fue imposible concertar una postura común de las compañías para llevar a cabo esta reducción de tarifas y cada una adoptó una postura diferente en beneficio de sus intereses particulares.

Otros dos factores incidían en el precio del transporte de los toros, el coste del retorno de las jaulas vacías y el precio de los billetes de los pastores que acompañaban a los toros. También fueron objeto de importantes negociaciones. En unas ocasiones, la rebaja se produjo en el marco de la negociación general, en otras, fue objeto de una negociación específica.

²⁷ La reducción de tarifas aplicadas al traslado de toros por ferrocarril forma parte de la estrategia general emprendida por las compañías ferroviarias por desplazar al transporte por la carretera de las rutas medias y cortas (BARQUÍN GIL, 1997: 39-40).

En el caso de los cajones de toros las posturas de las compañías fueron muy cambiantes según el curso que seguían las negociaciones. Precisamente, una de las causas que llevaron al contratista de la Plaza de toros de Madrid a trasladar sus toros por caminos y veredas fue la fuerte subida experimentada por el retorno de las jaulas vacías tras la aprobación de la tarifa especial en 1888. Con anterioridad, se cobraban 5 pesetas por jaula vacía, cualquiera que fuese la distancia recorrida. En 1888 se cambia la forma de tarifar estos embalajes. El transporte de las jaulas se hará de acuerdo con el apartado 2 de la tarifa especial nº 1 de P. V. a 0,0875 pesetas/tonelada/kilómetro, lo que significaba pasar a costar 30 pesetas el retorno de cada jaula en el trayecto de Madrid a Sevilla. La compañía argumentaba que no le resultaba rentable el precio de 5 pesetas, pero ante el abandono del tren por parte de los contratistas decide negociar el precio de las jaulas vacías y ofrece el nuevo tipo de 0,125 pesetas/vagón/kilómetro. Esto significaba un nuevo precio de 12 pesetas por jaula vacía para el anterior trayecto. Eso sí, se obliga que las jaulas se devuelvan armadas, ya que con esta condición pretenden evitar que desarmadas las jaulas pueda duplicarse su número en un vagón, eludiendo el pago calculado por unidad.

A pesar de esta considerable rebaja, la empresa MZA no dudará en aceptar las condiciones que propone el empresario de la Plaza de toros de Madrid, que exige el retorno gratuito de las jaulas de los trenes especiales de toros. Precisamente, para asegurar el importante tráfico que supone todo un tren especial de toros al año, en 1894 la compañía MZA acepta a retornar gratis las jaulas vacías, a medida que las condiciones del tráfico permitan su conducción.

También en el caso del transporte de toros a Barcelona el tema de las jaulas se convirtió en otro elemento de la negociación, ya que, por una parte, los barcos hacían ese retorno gratuito y, por otra, algunas compañías permitían hasta 7 jaulas por vagón. La Dirección de MZA concedió para los toros de lidia que se expidan en Sevilla, Empalme de Cádiz o en Salteras con destino a Barcelona, la facultad de cargar 7 jaulas por vagón al precio resultante del que se establece para 6 en la tarifa especial 14 de pequeña velocidad, así como el posterior retorno gratuito de dichas jaulas.

El último elemento de negociación entre las empresas ferroviarias y los contratistas de las plazas de toros fue el de la gratuidad de los billetes para los pastores que acompañasen a los envíos de toros. En el caso del tren especial de toros de Sevilla a Madrid, se concedieron hasta 8 billetes gratis de ida y vuelta en 3ª clase para 8 pastores que acompañasen a los toros. En la negociación con el empresario de Barcelona de 1906 se le concede un billete gratuito de ida y vuelta para cada 2 vagones de toros, que después a petición del empresario se ampliarán a uno por vagón. Sin embargo, dada la característica precariedad de estas concesiones que había que estar negociando cada año, posteriormente, se suprimirá esta gratuidad.

Este hecho ilustra bastante bien de la forma de proceder de las compañías ferroviarias en las negociaciones de las tarifas. Ante la petición en 1916 de un nuevo propietario de encerraderos de toros, Carlos Canale, propietario de Los Merinales de que también a él se le hagan extensivas las concesiones de un billete gratuito por vagón que venían disfrutando los propietarios de otros encerraderos, lo que le ponía en una situación de desventaja, la Compañía MZA decide anular dichos billetes gratuitos para todos. La Dirección de MZA contesta que careciendo de utilidad el billete gratuito que de antiguo viene otorgándose a los conductores de reses bravas en las expediciones que, desde

Andalucía, se dirigen a Barcelona y Valencia. La concesión de estos billetes estribaba, principalmente, en contrarrestar la competencia de la vía marítima, “que ahora permanece inactiva por las circunstancias en las que se haya la navegación” y sirviendo de pretexto para que otras ganaderías soliciten las mismas ventajas, ha decidido que en adelante no se conceda el billete gratuito de que venían disfrutando los conductores de toros.

CONFIGURACIÓN DE UN MERCADO NACIONAL DE TOROS DE LIDIA

Los primeros festejos taurinos tenían como características notables su irregularidad y la falta de periodicidad en su celebración. Se realizaban para conmemorar acontecimientos de la vida local o hechos relevantes ocurridos en el reino²⁸. Todo ello, daba lugar a la inexistencia de un mercado de toros y a la ausencia de criadores especializados. El aprovisionamiento de toros para los festejos se realizaba de manera irregular y variada, pero en todos los casos, el abastecimiento de los toros para los espectáculos taurinos se hace en las proximidades a la localidad donde se celebran.

El problema surge a raíz de que en ciertas localidades la celebración de estos festejos se va haciendo de manera más regular y frecuente y comienzan a aparecer las temporadas taurinas que concentran la celebración de las corridas en una época del año, pero ya de manera institucionalizada y periódica. Así ocurre en los casos de Madrid, Barcelona, Pamplona, Sevilla o Cádiz, donde cada año se da muerte a más de cien toros en cada localidad²⁹. Esto favorece la especialización de los ganaderos de toros y que en ciertas comarcas del país sus toros vayan adquiriendo más prestigio lo que les hace ser solicitados de localidades lejanas. La Ribera del Ebro, Salamanca, la Sierra de Madrid, La Mancha y el Bajo Guadalquivir se configuran como las zonas ganaderas de toros de lidia por excelencia³⁰. De ellas van a proceder la mayoría de los toros que se van a lidiar en las principales plazas de toros españolas, que, por otra parte, en este siglo comienzan a levantarse en España.

El incremento de la demanda de toros, al mismo tiempo que hace aumentar el precio de los animales, configura la existencia de un mercado que se extiende por todo el país y da lugar a una especialización geográfica de los criadores de toros de lidia. Los largos desplazamientos de los toros comienzan a hacerse más frecuentes. Desde finales del siglo XVII comienzan a llegar a Pamplona toros procedentes de Castilla³¹, lo que indica el prestigio que alcanzaban los toros de esta procedencia, que se compraban, a pesar de los elevados costes de los traslados. Como se dice en el Informe del Conde de Aranda, cerca de 300 toros de la Ribera del Ebro se han vendido con destino a Barcelona (LÓPEZ, 2002:228-229). Desde finales del siglo XVIII comienzan a llegar a Madrid con regularidad los toros andaluces y de la ribera del Ebro. A lo largo del siglo XIX, se

²⁸ Sobre los orígenes de los festejos taurinos, véase Guillaume-Alonso, 1994.

²⁹ Sobre la localización de las ganaderías de toros, así como sobre los festejos que se celebraban en toda España, el conde de Aranda, a la sazón presidente del Consejo de Castilla, mandó elaborar en 1768 un informe que se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, Consejos, legajo 17.679, expediente 3.

³⁰ Sobre la evolución histórica de la localización de las ganaderías de toros de lidia en España, véase LÓPEZ, 2002, pp. 49-84.

³¹ Entre 1651 y 1717, llegan 66 toros procedentes de Salamanca, 48 toros de Ávila, 23 de Valladolid, 10 de Soria y 8 de Zamora.

puede hablar de la configuración de un auténtico mercado nacional del toro de lidia y los toros se mueven de manera regular por todo el país procedentes de las comarcas especializadas. De las 236 ganaderías diferentes que lidian en Madrid en la primera mitad del siglo XIX, el 85% tienen su sede en sólo seis provincias españolas, algunas tan distantes como Cádiz, Sevilla o Navarra. En la segunda mitad del citado siglo, el 36% de las ganaderías que debutan en Madrid proceden de las provincias de Sevilla y Cádiz (LÓPEZ, 2002:56-57).

En 1933 se lleva a cabo el primer censo oficial del ganado de lidia en España. En este censo se aprecia aún mejor la elevada concentración que alcanza el ganado de lidia en el territorio español (MINISTERIO DE AGRICULTURA, 1934).

PROVINCIAS	RESES
SALAMANCA	14.425
SEVILLA	9.980
CÁDIZ	6.325
MADRID	3.547
CÓRDOBA	2.780
JAÉN	2.350
CÁCERES	1.789
TOLEDO	1.166
BADAJOS	1.086
CIUDAD REAL	1.050
ALBACETE	986
LOGROÑO	934
ZARAGOZA	521
NAVARRA	501
VALLADOLID	465
HUELVA	300
PALENCIA	254
ZAMORA	185
VALENCIA	163
GRANADA	117
CASTELLÓN	99
TOTAL	48.806

Sólo existen reses de lidia en 21 de las provincias españolas. El 80% del ganado de lidia español se encuentra en sólo 6 provincias y la mitad de todo el ganado de lidia español está sólo en las provincias de Salamanca y Sevilla. A falta del precio de los toros³², como indicador de la existencia de un mercado nacional de este tipo de ganado, se ha utilizado la concentración provincial del número de reses de lidia.

³² La existencia de un mercado nacional de una cierta mercancía se estima cuando se produce una convergencia de los precios de esta mercancía en los diferentes mercados del país. Esto es difícil de aplicar en el caso de los toros de lidia, en primer lugar, dada la opacidad de dicho sector para hacer público sus datos y, en segundo lugar, dada la segmentación de dicho mercado respecto a los diferentes precios de los toros de las distintas ganaderías. Un toro de 4 años de edad, o sea apto para la lidia, puede costar el doble o el triple de una ganadería a otra.

Es cierto que el proceso de especialización provincial de la cría de toros de lidia se inició antes de la generalización del ferrocarril en el transporte de toros. También es cierto, que en dicho proceso han intervenido otros factores, además de la utilización del ferrocarril para el transporte de las reses, como las desamortizaciones y la modernización de la agricultura española, que ha desplazado la cría de los toros de lidia de las tierras más fértiles. Pero no cabe duda de que el transporte de los toros por el ferrocarril tuvo un papel destacado en la fuerte concentración geográfica que se produce en la cría del ganado bravo.

CONCLUSIONES

El ferrocarril y los toros de lidia desarrollaron una fructífera relación entre ambos. Los empresarios taurinos buscaban en el ferrocarril la rapidez, seguridad y regularidad que necesitaba para el desplazamiento de los toros, en ocasiones, a gran distancia desde los lugares donde se criaban. El ferrocarril se benefició del auge creciente de los festejos taurinos y del elevado número de desplazamientos que garantizaba la celebración en las principales ciudades españolas de las temporadas taurinas. Sin embargo, para que se desarrollase esta relación fueron precisas una serie de negociaciones en las que ambas partes tuvieron que ceder en sus pretensiones.

Los empresarios taurinos se vieron obligados a renunciar a otros medios de transporte más baratos, como el traslado a pie por caminos y veredas o a la navegación de cabotaje, para disfrutar de las ventajas que les ofrecía el ferrocarril. A su vez las empresas ferroviarias tuvieron que reducir las tarifas que aplicaban al transporte de los toros para poder desplazar, en beneficio del ferrocarril, a otros medios de transporte. Esta reducción de las tarifas aplicadas al transporte de los toros hay que situarla en un contexto general de reducción de las tarifas ferroviarias, que HERRANZ (2006: 194-195) atribuye a una mayor eficiencia en el uso de la red.

En estas negociaciones la iniciativa nunca partió inicialmente de las grandes compañías ferroviarias, sino de agentes intermediarios, más o menos ajenos a las mismas. Así, en el caso de la organización del tren especial de toros desde Sevilla a Madrid, la iniciativa partió del agente comercial de MZA en Sevilla. Este agente, aunque vinculado a la compañía, no formaba parte de su plantilla de trabajadores, sino que operaba a comisión y gozaba, por tanto, de gran autonomía.

En el caso del traslado de toros por ferrocarril a Barcelona, quien inicia las negociaciones es el empresario de la plaza de toros de la ciudad, que ofrece abandonar el transporte marítimo, más barato, que hasta entonces se estaba utilizando, a cambio de una serie de concesiones por parte de las compañías ferroviarias.

Por último, la negociación para oponerse a la competencia con el transporte por carretera mediante camiones, será promovida por los propietarios de los cerrados de toros anexos a los apeaderos del ferrocarril. Individuos ajenos a las compañías ferroviarias, pero con intereses vinculados a las mismas.

En estas negociaciones las grandes compañías ferroviarias dieron muestras de rigidez y falta de flexibilidad para adecuar su oferta a la demanda. Y sólo cuando las negociaciones habían sido comenzadas por los intermediarios, fueron capaces de retomarlas, pero no sin vencer, en ocasiones, muchas resistencias, por parte de las propias compañías.

La relación del ferrocarril con el transporte de toros tuvo importantes efectos sobre la geografía del toro de lidia y sobre su distribución comercial. El ferrocarril contribuyó a incrementar la concentración geográfica de la cría del toro de lidia, hasta el punto de que en 1933, el 50% de la producción de este tipo de ganado se localizaba en sólo dos provincias, Salamanca y Sevilla.

En cuanto a la distribución, las facilidades que proporcionaba el transporte de los toros por ferrocarril, animó a ciertos empresarios a intentar crear monopolios de distribución del ganado de lidia. Para ello, gracias al ferrocarril, tratan de crear depósitos de toros cerca de Madrid desde donde se distribuirían a las principales plazas del país, negociando la reducción de las tarifas ferroviarias con las compañías, ofreciéndoles un gran volumen de traslados.

BIBLIOGRAFÍA:

- BARQUÍN GIL, R. (1997): “Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional”, *Revista de Historia Económica*, 15, 1, pp. 17-48.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1999): “Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX”, en CARRERAS, A. et al. (eds.): *Doctor Jordi Nadal. La industrialització i el desenvolupament econòmic a Espanya*, Universitat de Barcelona, v. I, pp. 721-735.
- GUILLAUME-ALONSO, A (1994):. *La tauromaquia y su génesis: ritos, juegos y espectáculos taurinos en España durante los siglos XVI y XVII*, Bilbao.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2004): *La dotación de infraestructuras en España (1844-1935)*, Estudios de Historia Económica. Banco de España. Servicio de Estudios, Madrid.
- HERRANZ LONCAN, A. (2005): “La reducción de los costes de transporte en España (1800-1936)”, *Cuadernos económicos de ICE*, nº 70, pp. 183-206.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, A. L. (2002): *Ganaderías de lidia y ganaderos. Historia y economía de los toros de lidia en España*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, A. L. (2006): -“De las vías pecuarias a los ferrocarriles. El transporte de toros de lidia en España (siglos XVII-XX)”, *Revista de Estudios Taurinos*, nº 22, pp. 249-272.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA. DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA (1934)- *Tres estudios económicos. Apéndice al Anuario estadístico de las producciones agrícolas 1933*, Madrid.
- TORTELLA CASARES, G. (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Tecnos, Madrid.
- VALDALISO, J. M^a (1997): *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de Fletes, Conferencias y Consorcios Navieros*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteix.