

UNA APROXIMACIÓN AL TRANSPORTE FERROVIARIO DE GANADO ENTRE 1848-1913¹

Miguel Muñoz Rubio
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Universidad Autónoma de Madrid

La investigación llevada a cabo durante años hizo posible que la edición, hace ya dos décadas y media, de la *Historia Agraria de la España Contemporánea* siga siendo hoy en día una referencia básica para abordar cualquier análisis histórico sobre el sector primario durante el siglo XIX. Desde entonces, el sector agrario ha sido objeto de numerosas y valiosas reflexiones², mientras que el pecuario no ha recibido una atención similar, siendo, precisamente, el único intento de síntesis global con el que contamos el artículo³ que el GEHR publicó en la citada monografía.

Este, cuyo ámbito cronológico se extendía, básicamente, entre la crisis finisecular y el primer tercio del XX, vino a demostrar que la naturaleza extensiva del crecimiento agrario provocó, en la misma medida que avanzaban las roturaciones, una disminución, entre mediados del siglo XVIII y finales del XIX, de la cabaña ganadera del país⁴. Fue, en todo caso, el cambio estructural que trajo consigo dicho proceso su aspecto más relevante, el cual, según el GEHR, no cristalizaría hasta el XX y se caracterizaría, por un lado, por la orientación de la ganadería hacia la satisfacción de la demanda de carne de una población urbana creciente -lo que supuso el ocaso del cabrío, la conversión del ganado lanar trashumante en estante y la estabulación del porcino-; y, por otro lado, cambios en las posiciones relativas de las diferentes regiones, ya que las ganaderías andaluza y extremeña desplazaron del primer plano a la castellano-leonesa, en tanto que la del norte del valle del Ebro experimentó una pobre evolución.

Estos cambios se produjeron junto a la irrupción del ferrocarril, que, frente a una movilidad previa que no fuese, obviamente, la propia de los animales, ahora permitía desplazarlos a cualquier lugar con un tiempo, una regularidad y una seguridad radicalmente distintas. Pronto se configuró un tráfico ferroviario de ganado al que, a pesar de la importancia que adquirió⁵, la historiografía ferroviaria no ha prestado atención alguna⁶. Ello resulta un tanto inexplicable ya que las compañías ferroviarias

¹ Agradezco a Domingo Cuéllar y Javier Vidal la lectura de este manuscrito, cuyas sugerencias espero haber recogido acertadamente para mejorarlo. Asimismo, agradezco a mi compañera Lourdes Orozco la revisión de estilo que hizo del texto.

² Para una valoración historiográfica Bernal (1999), pp. 83-183. También Bernal (1985); Simpson (1985), (1987) y (1997); Prados (1989); Tortella (1985) y (1995); Llopis (2002); Pascual y Sudrià (2002); Carreras y Tafunell (2003); y Montañes Primicia (2006).

³ GEHR (1985).

⁴ García Sanz (1985) y Llopis (1985).

⁵ Las compañías ferroviarias captaron esta nueva situación, llegando MZA a hacer público muy temprano que “a medida que los agricultores y traficantes, acostumbrados desde siglos al transporte por veredas, comprendan la economía de gastos y de tiempo con que les brindan los Ferrocarriles” el transporte de ganado adquiriría una relevancia significativa; en MZA (1867), Memoria del CA, pp. 26-27.

⁶ Una de las excepciones en Vidal Olivares (1992), pp. 219-232.

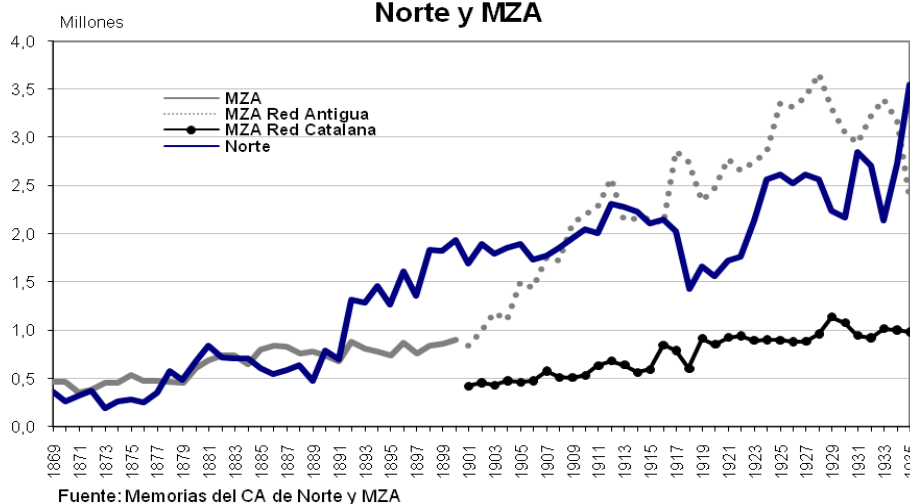
generaron una valiosa información cuantitativa, constituida por datos estadísticos de transporte, y cualitativa, formada por numerosos informes de diferente naturaleza.

La presente comunicación no aspira ser más que una primera y exploradora aproximación del papel que desempeñó el ferrocarril en todo este proceso.

1. La Evolución del tráfico ferroviario de ganado

Entre los diferentes condicionantes estadísticos que afectan a su estudio destacan que no se cuenta con los datos de todas las compañías operativas en estos años, resultando particularmente significativo el caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces) entre 1882 y 1901, y que las dos más importantes no elaboraron sistemas homogéneos de cálculo ya que mientras la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) acudió al número de cabezas, la Compañía de los Ferrocarriles Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) lo hizo mediante el peso de las reses. Cabe añadir, además, un tercer problema con el tráfico de tránsito que se comentará más adelante. Los recursos estadísticos presentan, en definitiva, dificultades significativas, pero estas no son un obstáculo insalvable para analizar el tráfico de ganado con el mismo rigor que cualquier otro tipo de producto.

Gráfico 1. Evolución del transporte de ganado en Norte y MZA



La aproximación más genérica que nos permite realizar los datos disponibles, señala claramente que el tráfico⁷ (gráfico 1) de ganado presentó un comportamiento positivo al

⁷ El número de cabezas expedido por las dos grandes compañías se ha calculado mediante los datos proporcionados por las estadísticas de Norte, a través de una estimación elaborada para MZA, y sin tener en cuenta en ambos casos la distorsión estadística del tráfico combinado. Al no proporcionar MZA datos sobre el transporte correspondiente a cada tipo de ganado, la única estimación posible reside en un ejercicio tan elemental como considerar que la relación entre el peso total y el número de cabezas se mantiene estable para todo el período; para lo cual, obviamente, se han dispuesto de ambos datos para los ejercicios de 1885 y 1886. Los datos de MZA presentan, además, una desviación añadida, porque suman también el transporte de carruajes.

pasar, entre 1869 y 1935, de 0,36 millones de cabezas a 3,54 en Norte y de 0,46 a 3,34 en MZA. Ello significa que en el primer año el ferrocarril movilizó, cuanto menos, en torno al 2,2% de la cabaña ganadera total del país, en tanto que en 1935 osciló sobre el 18,5. Como en el primer año existían un número mayor de compañías, el peso relativo del transporte resultaba, lógicamente, superior.

Debemos diferenciar en esta dinámica una primera etapa que se extiende entre el origen de las compañías y su definitiva configuración, durante la cual fueron integrando a otras explotadoras. Este proceso no permite un análisis homogéneo si lo realizamos a través de los datos estadísticos generales, pero, si se tiene en cuenta que Norte y MZA incrementaron, entre 1869 y 1891, sus tráficos, respectivamente, en el 92,4 y 45,5%, cuando el número de cabezas de la cabaña ganadera española caía, entre 1865 y 1891, en un 41,2%⁸, resulta evidente que tuvieron una gran capacidad para superar una regresión tan extraordinaria gracias al potencial que tuvo su oferta de transporte.

Una vez consumadas sus expansiones, se abrió una nueva etapa cuyo análisis se puede realizar sin los problemas metodológicos previos. En ella, mientras la cabaña ganadera se multiplicaba, entre 1905 y 1929, por un factor de 1,66⁹, el tráfico de Norte lo hacía por 1,18 y el de MZA por 2,26; es decir, se está antes comportamientos desiguales ya que mientras en la primera el tráfico fue por detrás del crecimiento de la demanda potencial de transporte, la segunda lo hizo muy por delante.

Como se ha dicho, Norte comenzó a transportar ganado muy pronto, multiplicando, entre 1869 y 1935, su producción por 9,7¹⁰ y representando en este último un 6% de la cabaña ganadera total del país, frente al máximo del 8,9 que alcanzó en 1905. Como se desprende de dichos datos, esta dinámica creciente estuvo mediada por dos períodos depresivos: el primero, entre 1880 y 1889, cuando se produjo una caída del 30,7%; y el segundo, entre 1912 y 1918, cuando el retroceso alcanzó el 38,2%, aunque en el ejercicio de 1918 se perdieron algo más de seiscientos mil cabezas (29,7%). Esta última fase se superó con cierta prontitud, cerrándose la serie con el valor histórico más alto, pero los siguientes años resultaron particularmente inestables, ya que la recuperación iniciada en 1919 se interrumpió entre 1928 y 1930, cuando el transporte retrocedió 16,8 puntos, y en 1933, cuando lo hizo en 21 puntos.

Este tráfico se repartía entre cuatro rubros, de los cuales destacaba el ganado ovino, que llegó a representar un valor medio, entre 1869 y 1930, del 74,3% de las cabezas transportadas, seguido del porcino (16,2), bovino (6,2) y equino (un 2,2 en PV y un 1,1 en GV). Si atendemos a los ingresos suministrados por cada grupo dicha distribución sufre una notable variación ya que aparecen con niveles muy próximos las cabañas ovina (30,3%) y bovina (29,9), seguidas por la porcina (23,3) y equina (16,9 para ambos grupos). Por consiguiente, era el ganado ovino el que determinaba la evolución general

⁸ GEHR (1985), pp. 276-277.

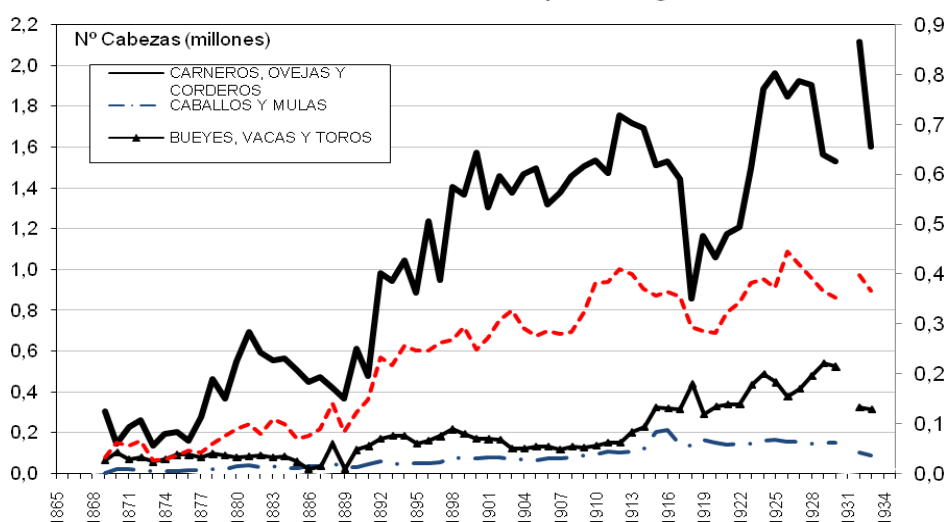
⁹ Según GEHR (1985), pp. 276-277, la recuperación se debió iniciar cerca de 1895, aunque no se hizo manifiesta hasta 1908, creciendo la cabaña de 21,2 millones en 1905 a 35,1 millones de cabezas en 1929.

¹⁰ Están incluidos pavos desde 1905, aunque su peso relativo resultaba absolutamente marginal.

de este transporte y la alta estabilidad de su distribución, puesto que los ciclos generales coinciden con exactitud con él.

Como se observa en el gráfico 2, el proceso de conformación de la compañía derivó en que la evolución del transporte presentara dinámicas muy distintas, ya que, entre 1869 y 1904, fue el rubro «cerdos y terneras» el que más crecimiento tuvo al multiplicar su producción por un factor de 9,37, seguido del ovino con el 4,84 y el equino con el 3,42, mientras el bovino lo hacía por el 1,87. Sin embargo, entre 1905 y 1929, este último multiplicó sus anotaciones por un factor de 4,12, mientras el equino lo hacía por 2,38, el caprino por 1,33 y el ovino por 1,05.

Gráfico 2. Evolución del transporte de ganado en Norte



Fuente: Memorias del CA de Renfe

En el caso de MZA, como se adelantaba, los recursos estadísticos son notablemente más limitados que en Norte, permitiendo tan sólo deducir que el transporte, recogido en un rubro tan genérico como «ganado y carruajes», se multiplicó por 9,5 veces entre 1869 y 1933, al pasar de 33.000 toneladas a 310.000. Igualmente, cabe diferenciar dos etapas en dicha dinámica: una primera, entre 1869 y 1900, donde se produjo un crecimiento del 93,9% mientras se producía su proceso de integración; y una segunda, entre este último año y 1933, con un crecimiento del 389,1%.

Tabla 1. Transporte de ganado en MZA, 1885-1886 (nº cabezas)		
	1885	1886
Caballos y mulas	9.525	10.448
Bueyes y Vacas	4.261	6.104
Terneros y cerdos	170.354	189.690
Carneros y corderos	618.118	643.784
Total	802.258	850.026

Fuente: *Crisis Agrícola y Pecuaria*, p. 212.

La primera referencia encontrada -la memoria de 1868 de la compañía- atribuía a la supresión de los derechos de consumo y a la escasez de pastos, junto a su política tarifaria, las razones del incremento de dicho transporte¹¹, que, no obstante, se estancaría en 1870 fundamentalmente a causa de “la epidemia de fiebre amarilla que en Barcelona y Valencia tan cruelmente se ha prolongado, incomunicando estas provincias con las de Extremadura”. Referencias imprecisas, pero indicativas, aun cuando no permitan realizar un estudio detallado. Estas carencias pueden ser paliadas gracias a una información indirecta como son los datos estadísticos entregados por la compañía a la Comisión para el Estudio de la Crisis Agrícola y Pecuaria (en adelante, *Crisis Agrícola y Pecuaria*) -recogidos en la tabla 1-, y que señalan que en estos años el grueso del transporte de ganado movido por MZA se debía a la cabaña ovina con un 77% del número de las cabezas totales, complementado con los «terneros y cerdos», en tanto que las cabañas equina y bovina presentaban valores residuales.

Los datos disponibles permiten constatar, únicamente, que la Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) a MZA (tras su incorporación a esta y denominada desde entonces como Red Catalana), absorbía en 1901 un tercio del tonelaje movido en el rubro «carruajes y ganados», describiendo una dinámica consiguiente en la que dicha cuota se redujo dentro de una clara inestabilidad puesto que si en 1918 cayó hasta los 18 puntos en 1395 alcanzó los 29,3. Se desconoce la estructura del tráfico para la llamada Red Antigua, mientras en la Red Catalana el grueso de las cabezas movidas eran aportadas en 1900 por el ganado ovino con el 81,5%, del que, no obstante, sólo procedía el 43,8% de los ingresos, mientras «terneros y cerdos» suponían el 13,1% y el 21,5% respectivamente; y resulta pertinente destacar que el bovino y el equino aportaban el 21 y el 13,7% de los ingresos, cuando sus cuotas por número de cabezas resultaban claramente marginales (3,8 y 1,7%).

Las dificultades para conocer la evolución del transporte de ganado en la tercera gran compañía española -Andaluces- impiden realizar un ejercicio como el de los casos anteriores. El primer dato disponible indica que en 1880 el transporte de «carruajes y ganado» realizado en PV y GV representaba tan sólo el 0,39% de los ingresos obtenidos en el tráfico comercial, cuota marginal que se mantendrá hasta 1905, que es el ejercicio en que se comienzan a ofrecer datos cuantitativos sobre este rubro. En este año Andaluces transportó 5.499 toneladas en PV, por las que obtuvo unos ingresos de 106.406 pesetas, lo que se traducía en el 0,25% del tonelaje total movido y en el 0,49% de las recaudaciones obtenidas en dicho tráfico. Desde entonces experimentó una evolución en la que cabe diferenciar una primera etapa, entre 1905 y 1915, en la cual la producción se multiplicó por 3,1 veces, y una segunda donde el tráfico experimentó una constante caída que tocó suelo en 1925 cuando las 9.041 toneladas anotadas representaban el 52,3% del registro de 1915. Si bien es cierto que los dos siguientes ejercicios supusieron una importante recuperación por cuanto se alcanzaron los registros más altos de la serie, el período que transcurre entre 1928 y 1935 se mostró muy irregular, obteniéndose un registro medio de poco menos de 13.000 toneladas. Lo que se mantuvo fue su aportación a los ingresos del transporte de mercancías, que osciló entre

¹¹ MZA (1868), Memoria del CA, p. 15.

el 0,46 y el 1,15, con un valor medio del 0,80. El transporte realizado en GV describió una dinámica pareja al anterior, residiendo su principal singularidad en su mayor aportación relativa a los ingresos.

La última compañía que por su relieve y por la entidad que adquirirá en el transporte de ganado merece ser tenida en cuenta es la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España (MCPO), cuyo transporte pasó, entre 1897 y 1925, de 14.466 a 56.794 toneladas. El ejercicio de 1907 marca una inflexión, habida cuenta de que se produjo un incremento del 148,7%; así como el ejercicio de 1910 ya que, en este caso, se produce una pérdida del 44,5%. Posteriormente mantiene estos niveles, aunque con una cierta inestabilidad. Estructuralmente, se dio un predominio del ganado menor con una media del 70,8%, donde tiene una presencia abrumadora la cabaña ovina frente al mayor, que crece continuamente al pasar de 18,8 puntos en 1897 a 47,5 en 1924. Datos que vienen a coincidir con el transporte medido en número de cabezas, puesto que en 1913 Oeste facturó 820.585 cabezas de ganado, de las cuales el 79,3% fue ovino (50,5 de «corderos» y 28,7 de «carneros»), el 16% porcino (11,6 de «cerdos» y 4,4 de «crías»), el 2,5 bovino, el 1,5 equino y el 0,7 caprino.

2. Las Corrientes y Flujos de los Tráficos

La cuantificación de los datos agregados ha permitido constatar la importancia que adquirió el transporte de ganado en el tráfico comercial de las compañías ferroviarias. Pero también se dispone de otros tipos de datos que permiten acercarse al papel que desempeñaba el ferrocarril en el mercado como son las relaciones origen-destino de cada expedición –lo que denominaré flujos de tráfico- conservadas excepcionalmente para Norte hasta 1878; y las expediciones y llegadas de cada estación -que denominaré corrientes de tráfico- conservadas de manera desigual y exclusiva para Norte y MCPO.

Afortunadamente, las carencias existentes para reconstruir totalmente las corrientes y los flujos de tráfico se pueden suplir para el ejercicio de 1885 parcialmente con los datos y con la información cualitativa recogida por la *Crisis Agrícola y Pecuaria* para MZA, Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT), Compañía del Ferrocarril de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) y Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP).

La elección de este año como referencia se debe tanto a que se dispone de datos como a que la posterior integración de las compañías comportará su pérdida, habida cuenta de que estos eran proporcionados por el tráfico combinado. Porque, efectivamente, en un escenario configurado por la existencia de varias explotadoras, los viajeros y las mercancías se movían a través de las diferentes redes y cada compañía percibía el ingreso correspondiente según el recorrido que le afectase y la tarifa que tuviera establecida. El sistema que eligieron consistió en intercambiar los tráfico en las estaciones que las unían entre sí, lo que dio lugar al denominado tráfico combinado o tránsito, el cual, entre otras cuestiones, dejó una huella concreta y propia en las estadísticas que elaboraron.

Cuando se producía tráfico combinado, es decir, cuando una mercancía pasaba de una compañía a otra, la que realizaba la expedición original la anotaba por primera vez en la estación de origen o propia (aquella que no tenía conexión con otras compañías), por lo que he denominando a estas facturaciones «expediciones originales» o «tráfico propio». A continuación, esta compañía entregaba dicha expedición a la otra compañía en una estación combinada (aquella que las conectaba entre sí), anotándola como tráfico llegado, mientras que la compañía receptora la anotaba por segunda vez como una nueva expedición, tráfico que he denominado «expediciones impropias» o «tráfico impropio». De ello se deduce que el tráfico transferido -recogido en el renglón «llegadas» de la estación de intercambio- debería ser igual al recibido por la otra -recogido en el renglón «expedido» de la misma estación de intercambio-¹².

2.1. El tráfico de ganado ovino

En el caso del ganado ovino, las estadísticas indican que la mayor parte del tráfico fue anotado en 1885 en las estaciones propias de cada compañía (tabla 2), siendo MZA la compañía que acaparó el grueso y dobló a Norte, mientras el resto retuvieron cuotas notablemente menores. Empero, el resto de las «expediciones impropias» o exportaciones a otras compañías adquirió un valor significativo con el 37,6%.

Ante la ausencia de información propia para reconstruir las corrientes y los flujos de tráfico de MZA, se debe acudir a la proporcionada por la *Crisis Agrícola y Pecuaria*, que indica que el grueso de las expediciones de MZA estaban constituidas por «expediciones originales» anotadas, mayoritariamente, en estaciones extremeñas y manchegas¹³; mientras que los destinos fueron acaparados por las líneas de Valencia (60,3%) y Barcelona (14,4)¹⁴. Por ello, en AVT, el tráfico importado¹⁵, que suponía 9,8

¹² Por consiguiente, en las estadísticas se recogía un único dato agregado, el «tráfico total expedido», que era el resultante de la suma de ambas expediciones, siendo posible diferenciar ambos tráficos sólo cuando las estadísticas desagregasen los datos de cada estación. De estas observaciones se derivan varias cuestiones claves como son, en primer lugar, que el tráfico total realizado por el conjunto de las empresas ferroviarias del país era la suma de las «expediciones originales» de cada una de ellas ya que *sensu stricto* este era un transporte realizado por la primera compañía expedidora, limitándose las siguientes a servir de tránsito bien hasta sus estaciones propias, bien hasta estaciones de terceras compañías. En segundo lugar, el saldo del tráfico de una compañía era la resultante de la suma de las «expediciones originales» y de las «expediciones impropias», equivaliendo estas últimas a las importaciones realizadas, menos el tráfico transferido a las compañías combinadas, que equivalían a las exportaciones. Para este asunto, Gómez Mendoza (1984) y (1985) y Hernández Marco (1997).

¹³ Estas fueron: Badajoz (42.521 cabezas), Don Benito (36.481), Cabeza de Buey (30.156), Veredas (29.378), Albacete (29.361) y Villarobledo (20.320); en *Crisis Agrícola y Pecuaria*, pp. 217-222. Los ingresos de explotación de 1885 sumados en el epígrafe “carruajes, ganados y varios” en PV vendrían a confirmar a las líneas Madrid-Alicante-Almansa, Madrid-Badajoz y Alcázar-Sevilla como los principales flujos.

¹⁴ Según las «facturaciones impropias» recogidas en las estadísticas de las otras compañías, MZA exportó a Norte en las estaciones de Zaragoza-Combinado y Casetas Combinado, respectivamente, 114.056 y 4.308 cabezas; y, por otro, 202.572 a AVT en La Encina; lo que guarda relación lógica con el peso relativo, las cabezas transportadas y los ingresos aportados por el ganado lanar cifrados en las memorias de esta última. El jefe de tráfico de MZA en un informe sobre las corrientes de tráfico de 1889 señala que, de las 716.000 cabezas expedidas, La Encina Litoral recibió 383.000 (59,7% del total), Madrid 125.700 (19,6) y Barcelona 65.800 (10,3); en Vidal Olivares (1992), pp. 219-232 y AHF, D-358-1, Nota al Sr.

veces el «tráfico propio»¹⁶, entraba por La Encina procedente de MZA y tenía como destino Barcelona, dándole continuidad TBF¹⁷, cuyo tráfico importado representaba 13,1 veces el «tráfico propio».

Compañías	Expediciones Originales	Tráfico Total Expedido	Tráfico Exportado
MZA	575.456	617.648	320.936
Norte	280.778	488.207	52.299
MCP	78.347	78.347	23.132
AVT	23.902	235.043	
BTF	18.652	243.860	
Cía. Medina-Salamanca	42.390	42.390	
Línea Medina-Zamora	37.875	37.875	27.780
Total	1.057.400	1.743.370	

Notas: Los datos de Norte proceden de sus Datos Estadísticos; los de MZA, AVT y BTF proceden de la *Crisis Agraria y Pecuaria*; los de MCP proceden de la *Crisis Agraria y Pecuaria* y no descuentan las expediciones de las estaciones combinadas ya que no lo informa; los de la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca proceden de Norte en la *Crisis Agraria y Pecuaria* donde figuran como importaciones recibidas de estas dos compañías; y los de la línea de Medina-Zamora de las memorias de la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo.

En Norte se tiene la posibilidad de reconstruir los flujos de tráfico de 1877, ejercicio efectuado con las facturaciones y llegadas superiores a 2.500 cabezas (tabla 3), que representaban el 82,3% del total¹⁸. Estos datos evidencian cómo los principales flujos de tráfico se estructuran en este ejercicio para mover, por un lado, el ganado desde Castilla

Sub-Director relativa al Proyecto de reforma de la Tarifa especial local nº 15 (P.V.) para el transporte de ganado por vagón completo.

¹⁵ En este caso, la compañía añadía datos sobre las líneas en donde se habían facturado las «expediciones impropias» en 1886, lo cual permite aproximarse a lo que se debía haber producido un año antes, dado que no hay razones para suponer condiciones diferentes; es decir, el 36,7 procedía de Ciudad Real-Badajoz, el 30,8 de Chinchilla-Cartagená y el 20,4 de Almansa a Toledo y Madrid. AVT señalaba, además, que el abastecimiento de Barcelona se había ido reduciendo en los años anteriores por la llegada de ganado argelino a su puerto, porque la cría de corderos en Extremadura se dirigió hacia el mercado madrileño, por la sustitución de los pastos manchegos por viñedos y por la sustitución del ganado manchego por el portugués que, utilizando las líneas Madrid-Zaragoza y Miranda-Castejón, llegaba a la ciudad condal; en *Crisis Agraria y Pecuaria*, p. 328.

¹⁶ Memorias del CA de AVT, Transporte de Ganado expedido en AVT en 1885: [AHF, F2.I]. Según la *Crisis Agraria y Pecuaria*, p. 327, este tráfico se anotó en las estaciones de Fuente de la Higuera y Mogente -que, a través de veredas, llegaban del Campo de Calatrava y de la Mancha Baja-; Alcudía -procedentes de la Sierra de Enguera-; Manuel -procedentes de la Muela de Cortes-; Benifayó; Valencia; y Ulldecoma.

¹⁷ Los datos proceden de *Crisis Agraria y Pecuaria*, p.350 y ss. Asimismo las memorias de la compañía TBF indican que en 1885 su «tráfico total expedido» llegó a 243.860 cabezas, y, aunque la compañía no explicitaba cuáles eran las estaciones combinadas, sabemos que sólo el 7,6% de este eran «expediciones originales», que, además, se concentraban en Granollers (7.745 cabezas), Figueras (7.712) y Vilajuïga (3.356). Porque, efectivamente, las «expediciones impropias» entraron por Tarragona (177.753 cabezas) procedentes de AVT y Norte y por Barcelona (28.642) procedentes de esta última. Los datos estadísticos de llegadas proporcionados por AVT indican con claridad que tenían como objetivo abastecer a Barcelona habida cuenta en ella se anotan el 90% de este renglón.

¹⁸ En este año se facturaron 272.669 cabezas de este ganado.

Occidental hasta Madrid con objeto, seguramente, de satisfacer la demanda capitalina de carne fresca; y, por otro, para mover el ganado desde Palencia-Combinado (donde se recogía el procedente de Cantabria, Asturias y Galicia¹⁹) hasta la localidad de Miranda de Ebro. Parece más que probable que las cabezas recibidas en este último caso en la estación de Miranda-Combinado se dirigiesen a los mercados de Bilbao y San Sebastián a través de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Tudela por Miranda, y a los de Zaragoza y Barcelona a través de la Compañía del Ferrocarril Zaragoza a Barcelona y Pamplona, como, asimismo, debía ocurrir con el flujo que relacionaba Castilla Occidental con la misma estación. Para el caso del importante flujo Palencia-Combinado-Miranda-Local no he encontrado explicación alguna.

Los datos de 1885, cuando Norte había absorbido a estas compañías, señalan que el rubro «carneros y cabras» se distribuyó más equitativamente entre las «expediciones originales», que absorbieron un 57,5% y que se concentraron en cinco estaciones²⁰ con clara hegemonía de Castilla Occidental, y las «expediciones impropias», que procedieron, fundamentalmente, de MZA²¹; en tanto que las llegadas apenas representaron el 18,6% de las «expediciones originales»²². Estos datos vendrían a constatar como principales corrientes de tráfico las establecidas entre las anteriores provincias castellanas y Madrid, que, probablemente, hubiese sumado el ganado procedente de Castilla Occidental (ingresado como «tráfico impropio» en Salamanca) y del Noroeste (ingresado como «tráfico impropio» en Palencia-Combinado); y entre Zaragoza y Barcelona, alimentado por las «expediciones originales» anotadas en Zaragoza y por el «tráfico impropio» recogido en Zaragoza de MZA.

Tabla 3. Principales flujos de tráfico de ganado ovino en Norte en 1877 (expediciones superiores a 2.500 cabezas).

Estaciones de Origen	Estaciones de Destino						Total
	Atocha	Madrid	Miranda-Local	Miranda-Combinado	Vitoria	Irún-Combinado	
Palencia-Combinado		6.786	51.842	15.204			73.832
Medina-Combinado	13.339	35.500					48.839
Ávila	20.344	13.082		3.402			36.828
Medina-Local	16.480	3.993		7.203			27.676

¹⁹ Produciéndose en estos dos últimos casos parte del recorrido por las veredas ya que las líneas ferroviarias llegaban sólo hasta Busdongo y Brañuelas.

²⁰ Zaragoza (65.234 cabezas), Medina del Campo (34.033), Ávila (33.575), Burgos (20.426) y Valladolid (16.006); en AHF, B1, Norte, Datos Estadísticos.

²¹ En concreto, 114.056 cabezas entregadas por MZA en Zaragoza; 42.390 por la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca; otras 27.780 por la Compañía Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo en la estación anterior; 17.855 por el Ferrocarril del Noroeste en Palencia; 4.308 por MZA en Casetas; 851 por MCP en Madrid; y 168 por TBF en Barcelona.

²² Norte anotó las llegadas de todas las mercancías excepto, precisamente, las del ganado, que dejaron de registrar a partir de 1879, con lo cual no se pueden conocer sus importaciones si no es reconstruyéndolas a través del tráfico combinado, ejercicio que sólo permite asegurar que exportó 28.642 cabezas a TBF en Barcelona, 19.180 a MZA en las estaciones de Madrid y 4.477 a AVT en Tarragona.

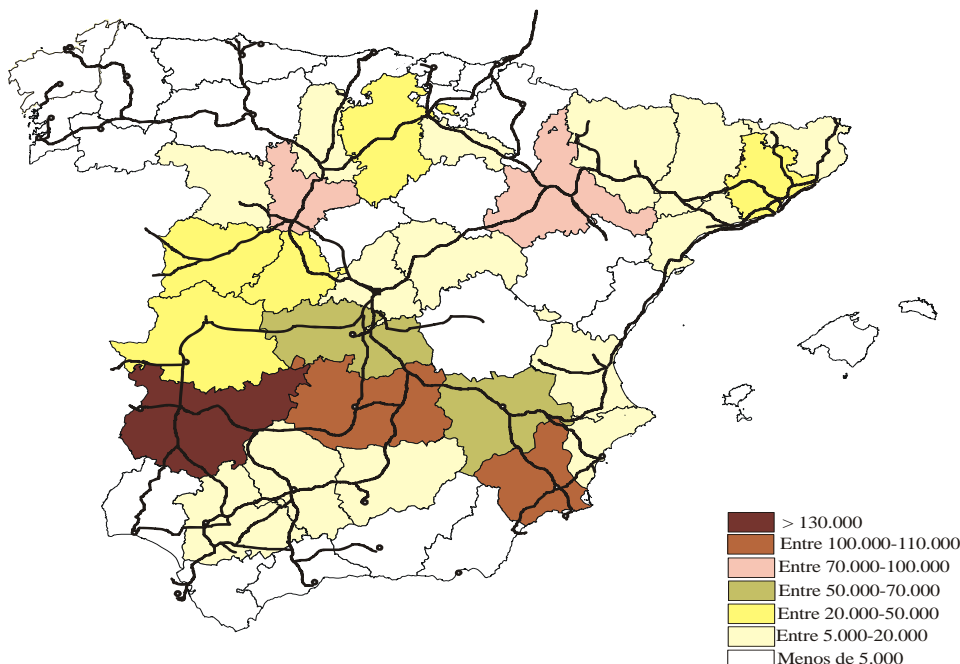
Venta Baños				10.769	3.604		14.373
Vitoria						7.229	7.229
Valladolid				5.490			5.490
Briviesca			4.533				4.533
Arévalo		2.906					2.906
Miranda-Local						2.806	2.806
Total > 2500 cabezas	50.163	62.267	56.375	42.068	3.604	10.035	224.512
Fuente: AHF, B1, Norte, Datos Estadísticos, 1877.							

Los datos estadísticos de MCP son más escuetos, si cabe, que los anteriores, al señalar, por un lado, que en 1885 el «tráfico total expedido» en el rubro «carneros, corderos y cabras» alcanzó las 78.347 cabezas, distribuyéndose entre las estaciones de Oropesa (39.481), Navalmoral (29.082) y Calzada (9.784). Las carencias estadísticas impiden cuantificar qué parte de este tráfico era original y qué parte pudo entrar en la compañía de otra explotadora, como impide señalar algo más que el que sus destinos fueron Madrid (31.921 cabezas), de la cuales 22.281 se exportaron a MZA y 851 a Norte; 34.149 a Mediodía; y 12.227 a Otros.

La distribución provincial de las «expediciones originales» superiores a cinco mil cabezas (mapa 1²³), que suponían el 85,1% del total, junto a lo analizado anteriormente, permite comprobar cómo en 1885 el tráfico ferroviario de ganado ovino estaba articulado en función de un mercado nacional cuyo objeto último era abastecer a las grandes ciudades: MZA había conformado una corriente de tráfico dominante que se nutría, fundamentalmente, en las regiones tradicionalmente ovinas del país -Badajoz, Ciudad Real, Murcia, Valladolid y Zaragoza aportaban el 56,1% de este capítulo- para abastecer, preferentemente, a Barcelona y Valencia; Norte había hecho lo propio con un flujo que se abastecía con ganado procedente de Castilla y, en menor medida, de Extremadura, para satisfacer la demanda de Madrid; y las compañías transversales -AVT y TBF- servían como tránsito de estos grandes movimientos, aunque la primera también abastecía parte de la demanda del litoral valenciano.

²³ El mapa se ha obtenido a partir de los datos disponibles de las compañías. Se ha atribuido la «expedición original» de cada estación, lógicamente, a la provincia a la que pertenece, excepto en los casos en los que no se ha obtenido esta información, como son la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, distribuyéndose las 42.390 cabezas recibidas por Norte de esta compañía al 50% entre las dos provincias por las que discurre el ferrocarril -Valladolid y Salamanca-; y la línea Medina-Zamora, distribuyéndose, en este caso, las 27.780 cabezas recibidas por Norte al 50% entre las provincias de Valladolid y Zamora.

Mapa 1. Distribución provincial de las «expediciones originales» superiores a 5.000 cabezas del ganado ovino en 1885



Los datos estadísticos de 1913 vienen a confirmar que, probablemente, dicho proceso había alcanzado ya su madurez en 1885, al tiempo que permiten aportar algunas matizaciones. Aunque la ausencia de datos desagregados de MZA no se puede superar con otro recurso como en 1885, las entradas que recibió en La Encina y Zaragoza permiten asegurar que esta compañía continuó movilizándolo desde Extremadura, La Mancha y el Campo de Cartagena hacia el mercado valenciano y catalán. En Norte, la estructura del tráfico presentaba como única modificación que se había incrementado el peso relativo de Castilla²⁴ y, en menor cuantía, de Galicia. Y MCPO adquirió una relevancia aún mayor de tal suerte que constituyó, por un lado, una corriente de tráfico dominante que fue recogiendo los corderos a lo largo de toda la región²⁵, en particular en la provincia de Cáceres, para colocarlos en el mercado de

²⁴ El 58,3% eran «expediciones originales», cantidad casi idéntica a la de 1885, que Norte rubricó en 238 estaciones propias, aunque Medina del Campo acaparó el 23,3%, seguida muy de lejos por Burgos (5,3), Barcelona (4,8), Zaragoza (4,8) y Ávila (4,5). El peso relativo de Castilla se reforzaba con otras cuatro estaciones.

Las «expediciones impropias» ascendieron, por tanto, en 1913 a 714.787 cabezas, de las cuales el 73% entraron, como se adelantaba, por La Encina, procedentes de MZA; le siguen de las aportadas por la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca (15,1) y la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo en Salamanca (5,9); y por MZA en Zaragoza (3,6). Entre todas sumar 97,5 de dicho capítulo.

²⁵ Esta nueva compañía elaborará las estadísticas más desagregadas, lo que hace posible realizar el estudio más preciso de todas ellas. En concreto, el ganado ovino se registró en dos rubros, denominado el primero «corderos», cuyas facturaciones se nutrirán, fundamentalmente, de las estaciones de esta línea, habida cuenta de que sus «expediciones originales» -382.048 cabezas- fueron facturadas en 32 de las 42

Madrid, y, por otro lado, una de mucha menor entidad que, aparentemente, respondía a movimientos trashumantes²⁶.

2.2. El tráfico de ganado porcino

Al cuantificar las compañías el tráfico de la cabaña porcina en un rubro común con las terneras resulta imposible conocer, obviamente, qué parte se correspondía con cada una de las cabañas. Si considerásemos que en Norte el tráfico de ganado de cerda debía proceder mayoritariamente de Extremadura o de Castilla, se podría estimar en una cantidad tan reducida como 11.527 las cabezas registradas como «tráfico total expedido»²⁷.

Esta conjetura haría que MZA movilizara en torno al 70% de las «expediciones originales» del país, que, además, procedían mayoritariamente de Extremadura²⁸. Sobre

estaciones existentes, aunque Valencia-Local (58.130), Arroyo de Cáceres (47.871), Cañaveral (39.741), Navalmoral (39.671), Casar (37.036), Talavera (27.557), San Vicente (27.402), Cáceres-Local (25.801) y Plasencia-Empalme (17.635) representaban el 84% del total; mientras las líneas de Oeste alcanzaron sólo 24.111 cabezas. El intercambio entre ambas líneas, a través de la estación combinada de Plasencia-Empalme, no presentó una especial relevancia (Oeste le entregó a MCP 7.180 cabezas, y MCP a Oeste 24.456).

La línea Madrid-Cáceres-Frontera Portuguesa registró unas «expediciones originales» de 123.312 cabezas, de las cuales el 70,1% se concentraba en tres estaciones [Casar (53.740 cabezas), Cáceres Local (21.187) y Torrijos (11.531)], que, junto a otras nueve, elevaba su peso relativo hasta los 98,6 puntos; y 72.609 de «tráfico impropio», recogido casi en exclusiva de la línea de Oeste en Plasencia-Empalme (71.604 cabezas). Las llegadas indican que se anotaron 195.921 cabezas, de las cuales 82.232 tuvieron como destino estaciones ubicadas fuera de la línea, fundamentalmente, Plasencia-Empalme, es decir, Oeste con 74.211 [las otras llegadas exportadas fueron Madrid-Transbordo (4.903 cabezas) y Cáceres-Transbordo (3.108)]; mientras el resto se quedó, básicamente, en Cáceres-Local (47.947), Madrid (25.527) y Casar (20.131), sumando estas el 82,3% de este capítulo.

Por su lado, en la línea Plasencia-Astorga las «expediciones originales» sumaron 99.105 cabezas, que se concentraron en cuatro estaciones –Astorga-Local (41.423), Plasencia-Empalme (21.050), Bañeza (10.094) y Valcabado (9.100)- que representaban el 82,4% de este tráfico; y el «tráfico impropio» subió a 83.701 cabezas, procedentes de MCP (74.211), de la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca (11.980) y de Norte (510). Los registros de llegadas indican que 80.671 cabezas tuvieron como destino MCP (71.604), 30.352 la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca y 3.189 Norte; en tanto que otras 80.671 se quedaron en estaciones propias, lideradas por Valcabado (46,9%), Astorga-Local (26,5) y Plasencia-Empalme (10,9).

²⁶ Precisamente esta última cuestión obliga a preguntarse sobre qué parte de este tráfico estaba recogiendo un cambio cualitativo como era la sustitución de los seculares movimientos trashumantes como sistema de desplazamiento entre los invernaderos y los agostaderos. Si bien la información cuantitativa no permite resolver estas dudas, la información cualitativa disponible señala que una parte del transporte ovino ferroviario respondía a movimientos trashumantes.

²⁷ Las «expediciones originales» se registrarían en trece estaciones castellanas, lideradas por Palencia, Burgos y Ávila; y las importaciones serían las recibidas en Madrid de MCP (1.194 cabezas) y MZA (1.122); y en Medina del Campo de la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca (1.384) y MZOV (508).

²⁸ El «tráfico total expedido» de MZA alcanzó la cifra de 170.354 cabezas, de las cuales el 96% fueron «expediciones originales» que se concentraron en Badajoz (14.880), Zafra (9.577), Don Benito (9.510) y Mérida (4.421), sumando el 23,5%; mientras el resto se anotó en un número elevado de estaciones, aunque el Campo de Cartagena y La Mancha acapararon su parte gruesa. Por su lado, el reducido «tráfico impropio» alcanzó las 4.208, que procedió de las entregas realizadas en Madrid por MCP (2.587 cabezas) y Norte (1.415) y en Alcantarilla-Combinado por el Ferrocarril Lorca-Baza-Águilas (1.228).

el destino de estas facturaciones sólo se puede añadir lo que recogía la *Crisis Agrícola y Pecuaria*, o sea, que se constituía hegemónicamente por las grandes ciudades, las cuales acapararon el 61,8% del total. Como en el caso anterior, AVT²⁹ volvía a cumplir el papel de distribuidor de la anterior corriente para abastecer a Valencia y Barcelona con el ganado recogido en La Encina y con el procedente de la cría autóctona. TBF hacía lo propio con la Ciudad Condal, sumando al ganado entregado por AVT el recogido en la propia región e, incluso, el procedente de Francia³⁰. Y MCP parece que, igualmente, complementaba al flujo anterior en el abastecimiento de Madrid³¹.

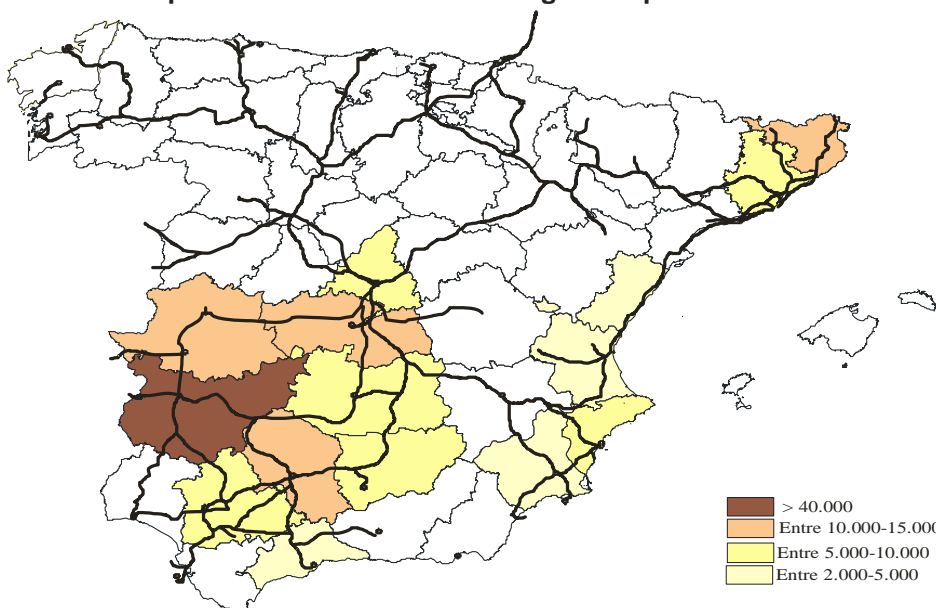
Con todas las precauciones que imponen las limitaciones señaladas, la distribución provincial de las «expediciones originales» superiores a 2.000 cabezas (mapa 2), unida a los datos previos, viene a indicar que el ferrocarril desempeñaba un papel fundamental como articulador de un mercado nacional de la cabaña porcina, cuya oferta se nutría mayoritariamente en la región española especializada, habiendo adquirido, particularmente, Badajoz un papel determinante al triplicar a la más cercana, y La Mancha y el Campo de Cartagena un papel secundario. La demanda, como en el caso anterior, volvía a vertebrarse sobre el consumo urbano, teniendo el papel más destacado Madrid, Valencia y Barcelona. Dada la especialización regional existente y la configuración de la red ferroviaria, las demandas barcelonesa y valenciana habían dado lugar, también, a un mercado de ámbito regional en la segunda, basado en la cría autóctona, en el cual AVT desempeñaba un papel determinante.

²⁹ Las memorias de AVT recogen un «tráfico total expedido» de ganado porcino de 40.555 cabezas, de las cuales sólo 15.359 fueron «expediciones originales», anotadas, sobre todo, en Valencia (29% de este tráfico), Castellón (13), Mogente (10,3), Manuel (6,9) y Ulldecoma (4,5). El «tráfico impropio» se nutría, básicamente, de las 20.078 cabezas importadas de MZA en La Encina, complementadas por las 4.312 recibidas en Tarragona de TBF y 806 en Silla y Cartagena.

³⁰ Los datos aportados por TBF cuantifican el «tráfico total expedido» en 52.417 cabezas de ganado porcino. Pero, en este caso, presentan la dificultad de que no indican cuál es el importado a través de las estaciones combinadas. Por ello, sólo podemos deducir que estamos ante un tráfico que anota, fundamentalmente, las expediciones en Granollers (11.744 cabezas), bien sean propias o importaciones procedentes del Ferrocarril de Juan de las Abadesas, de las estaciones barcelonesas-gerundenses –San Celoni (7.536), Gerona (5.858) y Figueras (4.200)- y en Port-Bou (6.363) procedente de los ferrocarriles franceses. El destino era claramente abastecer a las principales ciudades, razón por la cual Barcelona acapara, con 15.690 cabezas recibidas, el 29,9% de las llegadas, seguida por Gerona (5.164), Granollers y Clot.

³¹ MCP aporta una información extremadamente escueta que concreta el «tráfico total expedido» en 22.864 cabezas, anotadas, en Navalmoral (45,6%), Oropesa (34,4) y Calzada (20). Su destino fue Madrid, con 12.817 cabezas, y “mediodía”, con 6.822.

Mapa 2. Distribución provincial de las «expediciones originales» superiores a 2.000 cabezas del ganado porcino en 1885



En este caso las deficiencias estadísticas de Norte y MZA permiten sugerir tan sólo que la estructura de 1885 se pudo ver alterada por la irrupción de Oeste, cuyos datos de 1913 vienen a demostrar su papel en el abastecimiento de carne fresca de cerda para Madrid, pero también para el mercado regional que vertebraba la compañía. Porque, efectivamente, las ferias de ganado se debieron de convertir en una excelente oportunidad para que las compañías se hicieran con una demanda articulada sobre movimientos locales, que se fueron extendiendo progresivamente para abastecer a las grandes ciudades. Un primer ejemplo de ello es el caso de la feria de Mérida³², que en 1895 (celebrada entre el 1 y el 8 de septiembre) hizo posible que MZA facturase 112 pisos de ganado que sumaban 6.888 cabezas, de las cuales el 98,6% era ganado de cerda. De este, dos tercios fueron facturados a localidades próximas –Béjar (47,8%), Cañaveral (16,3) y Badajoz (2,3)-; mientras el otro tercio se distribuyó entre cinco estaciones –Zaragoza (11,7), Valencia (6,2), Morón (5,9), Janguas (4,9) y Calatayud (4,9). Aunque no se puede constatar hasta qué punto esta distribución venía a representar el mercado tradicional de esta feria y en qué medida se había alterado en los pocos años que llevaba en servicio esta línea, parece indiscutible que en 1895 el ferrocarril servía como un instrumento claro para que la feria de Mérida fuese un mercado capaz de captar la demanda de localidades próximas, en especial, de Béjar, que absorbía casi la mitad de las facturaciones.

Después de varios años con una evolución caracterizada por su inestabilidad -ya que en 1896 la facturación durante los días de feria cayó a 3.540 cabezas, para recuperarse entre 1897 y 1901, ejercicio en que logró su máximo con 10.026 cabezas-, en 1909 se facturaron 9.064 cabezas, nivel que contenía diferencias sensibles desde un punto de vista estructural ya que, en primer lugar, las estaciones objeto de facturaciones llegaron en este a las 21 frente a las 8 de aquel; y, por otro lado, el mercado de destino localizado

³² AHF, D-358-8. Ferias de ganados en Mérida y Badajoz.

fuera de la región alcanzó el 40,3%³³, destacando Medina del Campo con 1.184 cabezas, lo que la convertía en la segunda demandante tras Salamanca. Aunque seguía habiendo una hegemonía de las estaciones de la región, habida cuenta de que la línea Plasencia-Astorga absorbía el 43,5%, la distancia en la que se situaban las estaciones de destino había aumentado notablemente. Y, finalmente, también cabe destacar las primeras expediciones al mercado portugués, como fueron las 100 cabezas expedidas a Lisboa y otras 140 cabezas a Pozo do Bispo en 1908, sin que se pueda confirmar su mantenimiento posterior.

Otro ejemplo fue la feria de Zafra, a la que es posible acercarse gracias a un informe³⁴ enviado por un agente comercial al jefe de tráfico de esta estación en 1912. Este comienza contextualizando el transporte ferroviario en una crisis provocada por la epizootia, que afectó, sobre todo, a la cabaña porcina. Como en Mérida, esta era una feria porcina, de donde –según el agente– el 60% de este ganado salía para Castilla; en concreto, de las 17.304 cabezas facturadas durante la feria, 11.009 tuvieron como destino Castilla y MCP, seguidas muy de lejos por Valencia (1.010), Norte (950), Centro y La Mancha (514), Levante (472), Aragón (151) y Portugal (97). Para el agente comercial, estos datos ratificaban la importancia que había ido adquiriendo la cría de ganado porcino, del cual la agencia había facturado en la sección, entre 1909 y 1911, 11.169 puros –que se traducían en 520.047 cabezas–, en detrimento de las cabañas lanar³⁵ y vacuna. Según el informe, la facturación se producía en dos coyunturas como eran las ferias otoñales, en particular, las de Mérida y Zafra, con un cómputo total de 48.000 cabezas; y las exportaciones de ganado cebado destinado al sacrificio durante el invierno, con un cómputo total de 105.000 cabezas. Si a estas se le suman las 20.000 cabezas expedidas durante el verano, se llegaba a un cómputo total de 173.000. Cuatro destinos absorbían el 68,9% de las facturaciones –MCP y Castilla (44.160 cabezas), Madrid (28.852), Sección (23.407) y Norte 23.082–; seguidos de Aragón (16.202), Valencia (10.952), Centro (10.177), Andalucía (5.955), Portugal (5.106), Levante (3.364) y Cataluña (2.092).

2.3. El tráfico de ganado bovino

Dadas sus ventajas comparativas, el norte peninsular había venido abasteciendo desde el siglo XVIII con ganado bovino al entorno más cercano³⁶, resultando lógico suponer que fuese esta región la que determinase el transporte ferroviario de esta especie. Carmona³⁷ descubrió, efectivamente, que Galicia pudo sustituir la pérdida de los mercados británico y portugués por el nacional a partir de la década de los ochenta gracias a que la

³³ Estos cálculos se han efectuado sin tener en cuenta los destinos desconocidos, que en 1909 representaban el 17,3% de las 9.064 cabezas facturadas.

³⁴ AHF, D-362-1, Expedientes Relativos al Transporte de Ganado.

³⁵ Según el informe, “Las constantes roturaciones de terrenos que antes se destinaban al pastoreo, el crecimiento desmedido de los arriendos de las dehesas, etc., son otras tantas causas que contribuyen, si no a la disminución, por lo menos al estancamiento de la cría y producción del ganado lanar así como de la del vacuno, que exige condiciones especiales para la cría”³⁵; en AHF, D-362-1, Expedientes Relativos al Transporte de Ganado.

³⁶ Este aspecto en Barreiro Gil (1982); Domínguez Martín (1996); y Carmona y Puente (1988), p. 186.

³⁷ Carmona (1982); y Martínez López (1996).

conexión ferroviaria llegó oportunamente en estos años³⁸, lo que, unido a otros factores, convertirá a la región en el principal oferente de carne bovina para el resto del país³⁹, en particular terneras para Barcelona y bueyes para Madrid. En Asturias se daría una experiencia parecida a la gallega, ya que la pérdida de un mercado británico de mucha menor entidad la orientará hacia el mercado interior⁴⁰, en concreto, hacia la oferta mixta de carne fresca y productos lácteos⁴¹. Sin embargo, en Cantabria, donde el ferrocarril se tendió antes, la ganadería se especializó en la oferta de productos lácteos y, en mucha menor cuantía, de carne fresca⁴². Y, por último, en el País Vasco la cabaña bovina experimentó un crecimiento moderado, que comportó “una sensible transformación en cuanto a las aptitudes del ganado, su productividad y orientación económica”⁴³, que hizo que la oferta de carne procediese mayoritariamente de Guipúzcoa, secundada por Vizcaya.

Tabla 4. Principales flujos de tráfico de «Caballos y Bueyes» en Norte en 1877 (expediciones superiores a 500 cabezas).

Estaciones de Origen	Estaciones de Destino				Total
	Madrid	Irún-Combinado	Miranda-Local	Miranda-Combinado	
Palencia-Combinado	20.007		1.796	1.568	23.371
Reinosa	1.729				1.729
Medina-Local	1.699				1.699
Santander	1.230				1.230
Medina-Combinado	1.213				1.213
Burgos	1.118				1.118
Vitoria		927			927
Irún-Local	769				769
Alar	700				700
Valladolid	531				531
Total	28.996	927	1.796	1.568	33.287

Fuente: AHF, B1, Norte, Datos Estadísticos, 1877.

³⁸ Fue, precisamente, en estos años cuando las exportaciones alcanzaron su máximo nivel, Carmona (1982), p. 175.

³⁹ Martínez López (1996), p. 31.

⁴⁰ Miguel Cela (1977), pp. 87-88.

⁴¹ Rodríguez Gutiérrez (1996), p. 68.

⁴² La ganadería vacuna experimentó un crecimiento desde mediados del siglo XVIII que “había alcanzado en la fecha del censo de ganadería de 1865, si no antes, el límite de las posibilidades productivas de la tecnología tradicional”, abriendo paso a una expansión de la demanda que se concatenó sobre tres ciclos que acabaron confirmando su determinante peso relativo en el sector primario y que, respectivamente, abastecieron a Castilla y a las compañías ferroviarias de ganado de trabajo durante el segundo tercio del XIX; a las ciudades de carne entre 1860 y 1880 gracias a la puesta en explotación de las primeras redes ferroviarias (en particular desde 1870); y de productos lácteos entre las décadas finales del XIX y la actualidad; en Domínguez Martín y Puente Fernández (1996), pp. 94-95, 100, 112-115 y 135-136; y Lanza García (2001), pp. 108 y 110.

⁴³ Lanza García (1996), p. 163.

Los datos aportados por las compañías ferroviarias permite ahondar en el conocimiento de este proceso y responder hasta qué punto contribuyó el ferrocarril a que estas regiones se afianzaran como proveedoras del resto del país, en particular, de las grandes ciudades. Aunque no se debe dejar de señalar que MZA, cuyas deficiencias estadísticas resultan en todo imposible de superar, también realizó este tipo de transporte⁴⁴, lo significativo es constatar que Norte, que anotó el transporte de bovino en dos rubros distintos como fueron «bueyes y vacas» y «terneros y cerdos», había configurado ya en 1877⁴⁵ un flujo de tráfico dominante en ambos rubros⁴⁶ (tabla 4 y tabla 5) cuya función básica residía en abastecer al mercado madrileño con carne gallega y asturiana, y, en menor cuantía, cántabra, siendo imposible diferenciar la importancia relativa de cada una. En segundo lugar, también se identifican otros flujos de menor importancia, cuyo origen era la ganadería castellana y cuyo destino era mayoritariamente la capital, aunque el resto del mercado de la Meseta ocupaba un papel que no debe dejarse de destacar.

Tabla 5. Principales flujos de tráfico de «Terminos y Cerdos» en Norte en 1877 (expediciones superiores a 500 cabezas).

Estaciones de Origen	Estaciones de Destino								
	Atocha	Madrid	Valladolid	Burgos	Miranda-Local	Miranda-Combinado	Irún-Combinado	Santander	Total
Palencia-Combinado	875	9.805	1.121		3.839	1.622			17.262
Medina-Local	3.424			670				598	4.692
Ávila	630	680	1.130						2.440
Guarnido		1.996							1.996
Pancorbo					1.768				1.768
Reinosa		1.627							1.627
Torrelavega		1.512							1.512
Medina-Combinado			1.404						1.404
Boo		1.273							1.273
Vitoria						524	570		1.094
Tolosa							792		792
Total	4.929	16.893	3.655	670	5.607	2.146	1.362	598	35.860

Fuente: AHF, B1, Norte, Datos Estadísticos, 1877.

⁴⁴ Sabemos que en 1900 MZA transportó a la capital 5.300 cabezas, una cantidad mínima de las reses sacrificadas en los mataderos, pero procedentes de localidades extremeñas, lo que viene a indicar que dicho renglón escondía esta cabaña.

⁴⁵ Las estadísticas de la compañía recogieron hasta 1878 en el rubro «caballos bueyes» el transporte de estas dos cabañas, motivo por el cual no resulta posible diferenciar el peso relativo de cada una de ellas, como asimismo ocurre con el rubro «terneros y cerdos». En 1879 se diferencia entre el ganado bovino y equino, aunque desaparece la información que permite reconstruir los flujos. En este año todavía estaban pendientes de tender los tramos Sarría-Brañuelas y Busdongo-Pola de Lena.

⁴⁶ En 1885 facturó en ambos rubros, respectivamente, 23.047 y 70.148 cabezas, de las cuales las «expediciones originales» representaban el 32 y el 77%.

Efectivamente, como plantearon Carmona y Puente⁴⁷, en 1885 la cornisa cantábrica se había convertido, a través del ferrocarril, en el proveedor de carne de bovino del resto del país, en particular de Madrid y, en menor medida, de Barcelona⁴⁸, pero en este tráfico resultaba mayor el peso relativo que habían adquirido las provincias de Toledo y Cáceres, porque MCP, con 78.347 cabezas facturadas se situaba prácticamente al mismo nivel que Norte. Dados los recursos estadísticos disponibles, se puede conjeturar que se produjo una especialización en la producción de ganado bovino en las provincias de Toledo y Cáceres para abastecer a la propia capital, ya que esta absorbió, con 31.921 cabezas, el 40,7% de las llegadas⁴⁹. Función que debió cumplir, igualmente, TBF para abastecer a Barcelona tanto con ganado procedente de Francia como del norte del país⁵⁰. En suma, la distribución provincial de este transporte (mapa 3⁵¹) señala, a pesar de la escasa información disponible, que en 1885 las corrientes de tráfico dominantes se articulaban para abastecer a Madrid con reses procedentes de Toledo, Cáceres, Galicia y Asturias.

Sin olvidar el desconocimiento que se tiene sobre MZA, los datos de 1913 confirman que Norte⁵² seguía nutriéndose de las zonas ganaderas del país, en particular de Galicia,

⁴⁷ Carmona y Puente (1988), p. 186-189.

⁴⁸ Para esta cuestión, Nicolau y Pujol (sf).

⁴⁹ Estas procedieron de Oropesa (14.568) y Calzada (4.782), mientras el resto se distribuyó entre otras estaciones.

⁵⁰ TBF anotó unas expediciones totales de cabaña vacuna de 10.497 cabezas, representando las «expediciones originales» un 49,4%. Este se anotó en varias decenas de estaciones, aunque San Celoni (2.043 cabezas) y Gerona (981) sumaron algo más de un tercio de este renglón. Las importaciones, que sumaron 5.310 cabezas, entraron por Port-Bou (62%), Granollers (23,3) y Barcelona (10,5). Los datos de llegadas indican que sólo el 56,8% tuvo como destino las estaciones de la red, en especial, Clot (4.005), que absorbió el 64,9% de este capítulo, seguida por Badalona (578) y Vilafranca (492); mientras una parte significativa -4.684 cabezas- se exportó por Barcelona (3.927) y Granollers (386) hacia la red de Norte, y por Tarragona (184).

Por otro lado, la participación de AVT en este tráfico fue muy reducida.

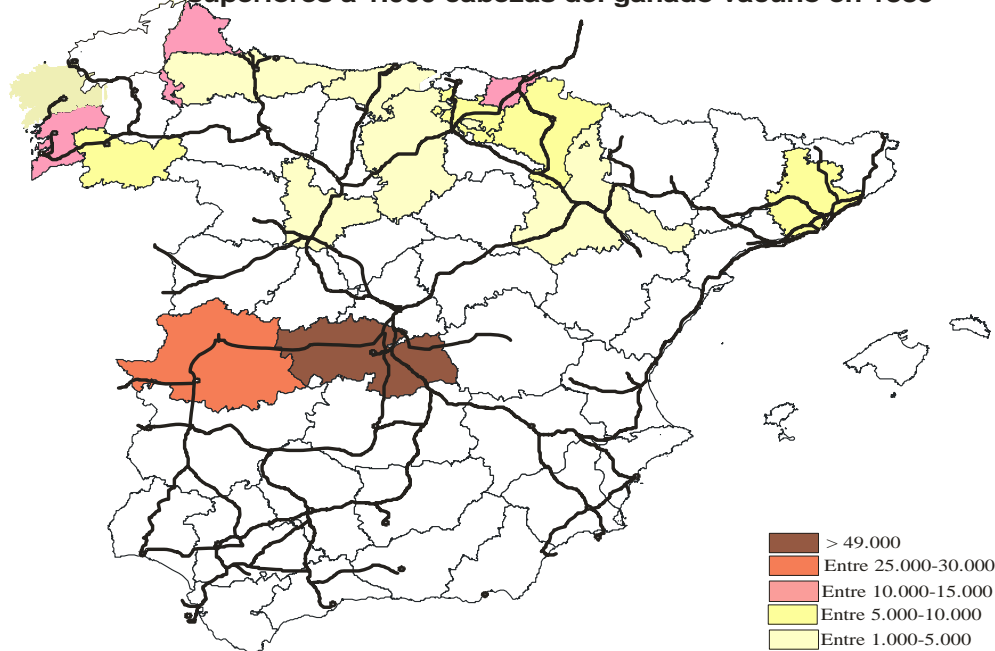
⁵¹ Este mapa se ha obtenido de los datos proporcionados por las fuentes ya señaladas, con las siguientes singularidades: el ganado recibido por Norte en Palencia-Combinado se ha atribuido a las estaciones de Rábade, Oviedo, Monforte de Lemos y Torneros a partir del tráfico realizado por la Compañía del Noroeste en 1891; y el tráfico realizado por MZOV en la línea Orense-Vigo (11.142 cabezas) se ha distribuido al 50% entre las provincias de Pontevedra y Orense y el realizado en la línea Redondela-Pontevedra (4.697) se ha atribuido a la provincia de Pontevedra.

⁵² En el rubro «caballos y bueyes» facturó un «tráfico expedido total» de 82.063 cabezas de «bueyes y vacas» y 398.277 «terneros y cerdos», de las cuales, en el primero de los casos, 19.332 cabezas fueron recibidas en Monforte-Combinado del Ferrocarril MZOV (cantidad que representaba, además, el 74,9% del «tráfico impropio» [Este alcanzó la cifra de 25.810 cabezas, que se completó con las entregas de la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca (2.762), MZOV en Betanzos-Combinado (1.557) y la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo (1.024), entre las principales, ya que todas ellas sumaron el 95,6% de este capítulo], seguida por las aportaciones de Monforte de Lemos (6.916), Ávila (5.678), Oviedo (4.651), Coruña (4.427), Lugo (3.287), León (3.193), Betanzos (3.125) y Ponferrada (1.491), las cuales sumaban el 68,5% del «tráfico original»

En el rubro «terneros y cerdos» las cifras agregadas indican que, en 1913, Norte facturó un tráfico total de 398.277 cabezas, de las cuales el 88,4% fue «tráfico original». Este presentaba una alta atomización, puesto que participaron 323 estaciones y, aunque aparece Lugo claramente destacada con el 17,9%, el resto se distribuye de manera equitativa. Tan sólo se puede destacar la significativa presencia de las zonas productoras de carne vacuna, que podían absorber en torno a un tercio del total de las «expediciones originales», a las que habría que añadir las recibidas en las estaciones de transbordo.

que, como sugirió Barreiro Gil, tras comenzar a especializarse en ello durante la segunda mitad del siglo XIX, “se acentúa y amplía (...) a medida que lo hace el proceso industrializador español”⁵³. Y ello hasta el punto de que parece desplazar a MCPO, que, aunque siguió moviendo ganado bovino, lo hizo en una cuantía notoriamente menor que en 1885⁵⁴: un 21% del facturado en 1885.

Mapa 3. Distribución provincial de las «expediciones originales» superiores a 1.000 cabezas del ganado vacuno en 1885



2.4. El tráfico de ganado equino

Por cuanto respecta al tráfico de ganado equino, la ausencia de datos respecto a MZA merma notablemente cualquier ejercicio que se realice como en los casos anteriores. En todo caso, como se observa en la tabla 6, las cinco compañías movieron en 1885 un total de 27.540 cabezas, de las cuales Norte absorbió el 39,3%, MZA el 34,6% y TBF el 20%. Del tráfico de MZA nada se puede decir; de Norte, que el 86,4% se anotaron como «expediciones originales» en más de un centenar y medio de estaciones, aunque Irún-Local rubricó el 21,6%, seguida de Miranda de Ebro (8,8%) y Barcelona (8,6%); en tanto que las importaciones entraron básicamente por Palencia-Combinado, ya que

⁵³ Barreiro Gil (1982), p. 107; y (1983), pp. 137-140.

⁵⁴ La línea de MCP registró en 1913 como «tráfico total expedido» 16.634 cabezas de «vacas», de las cuales el 59,6% eran «expediciones originales» facturadas, fundamentalmente, en cuatro estaciones, mientras que el 96,5 del «tráfico impropio» procedió de la línea de Oeste. El destino de estas facturaciones tuvo a Madrid (9.019), para su mercado local, y a Cáceres-Trasbordo (4.968), exportadas a MZA, como las estaciones preferentes. Por su lado, la línea de Oeste registró como «tráfico total expedido» 8.265 cabezas de «vacas», de las cuales el 90,3% eran «expediciones originales» que tuvieron en Zamora (2.650) y Béjar (2.413) los principales nutrientes, seguidas de Benavente (711) y Plasencia (472), para sumar entre todas ellas el 83,7 de este capítulo. El destino fue, básicamente, la línea de MCP, habida cuenta de que recibió el 78,5 de las llegadas.

esta estación anotó el 88,4% de este capítulo. Se está ante un tráfico que, aparentemente, se organiza para satisfacer el mercado regional que articula la compañía y cuya demanda se abastece con la oferta propia y, en menor cuantía, con el ganado procedente de Francia y del noroeste peninsular. En 1913 esta rúbrica se había multiplicado por un factor de 4,1, apareciendo Lugo como la principal estación facturadora, con un 7,9%, seguida de Pamplona (4%), Zaragoza y Miranda de Ebro, con 3,8%; mientras que el papel importador de Irún parecía haber sido sustituido por el mercado francés, habida cuenta del peso de las cabezas entradas por la estación de Tarragona-Combinada.

Compañías	«Tráfico Total Expedido»
MZA	9.525
Norte	10.810
MCP	386
AVT	1.305
TBF	5.514
Total	27.540

Fuentes: Los datos de Norte proceden de sus Datos Estadísticos; los de MZA, AVT, MCP y TBF proceden de la *Crisis Agraria y Pecuaria*.

En el caso de TBF, los datos indican que el 46,9% era ganado importado de Francia, ya que entraba en la compañía por la estación de Port-Bou, y el 18,3 era recogido en la estación de Gerona. Asimismo, las llegadas se encontraban altamente concentradas, ya que Tarragona y Barcelona absorbían, respectivamente, el 35,6% y el 35,5% del total. Se está, por tanto, ante un tráfico que se abastece con importaciones para satisfacer la demanda de las dos ciudades referidas. En AVT, la mayor parte del ganado transportado procedía de Francia y era destinado a trabajos de tiro⁵⁵; en MCP las expediciones se anotaron en Cáceres (61,7%), Oropesa (22,8%) y Navalморal (15,5%) y tuvieron como destino preferente Madrid, que acaparó el 56,5% de este capítulo.

3. Conclusiones

Aun con todas sus limitaciones, que no son pocas y no conviene soslayar -y entre las que ocupa un lugar preferente la ignorancia total que se tiene del sur peninsular-, el análisis de las estadísticas de transporte de ganado ha permitido comprobar, en primer lugar, que este adquirió para las compañías muy pronto una importancia significativa que no dejó, además, de incrementarse con el tiempo; y, en segundo lugar, que ferrocarril fue capaz de incrementar su transporte de ganado durante un período en el que la demanda potencial se redujo notablemente como consecuencia de la crisis que conoció la ganadería durante la segunda mitad del XIX.

En la medida que lo permiten los recursos estadísticos, el estudio de las corrientes y de los flujos de tráfico ha permitido constatar que los tráficos ferroviarios respondían a un

⁵⁵ *Crisis Agraria y Pecuaria*, p. 343.

mercado nacional, cuyo objeto básico era abastecer a las grandes ciudades, que estaban incrementando el consumo de carne fresca. Hemos podido observar que la existencia de diferentes explotadoras no fue un obstáculo para que se desarrollase un transporte con tanta complejidad; al contrario, esta función se hizo mediante una diferente especialización regional, ya que cada compañía aprovechó las ventajas comparativas que tenían. Así, MZA se hizo con el transporte de ganado ovino para abastecer a Barcelona, mientras Norte y Oeste hicieron lo propio con Madrid; Norte dominó el transporte de ganado bovino para abastecer a Madrid y a Barcelona y Bilbao; y Oeste, con el transporte de ganado ovino y porcino para abastecer a Madrid. Pero, además, AVT y TBF sirvieron como redes de tránsito para estos grandes movimientos, cumpliendo, asimismo, un papel determinante en la configuración de mercados locales, papel que desempeñó también Oeste en el caso de la cabaña porcina.

Otra observación relevante es que esta estructura ya se había consolidado en una fecha tan temprana como 1885 y que apenas se modificó hasta 1913, lo cual viene a sugerir que los cambios estructurales que el GHER observó para la ganadería española pudieran haberse producido mucho antes del primer tercio del XX, y que en ello tuvo mucho que ver la oferta de transporte ferroviario.

En todo caso, aunque no debemos olvidar que estamos ante una modesta aproximación al tema que, entre otras cuestiones significativas, no ha trabajado con aspectos tan fundamentales como los precios de mercado, sí se puede constatar que la información inédita custodiada por los archivos ferroviarios arrojará nuevas perspectivas que conviene explorar.

Bibliografía

ANES, Gonzalo (1970), “La agricultura española desde comienzos del siglo XIX hasta 1868: algunos problemas”, en Schwartz (ed.),

AITKEN, R. (1996), “Rutas de trashumancia en la meseta castellana”, en García Martín y Sánchez Benito (Eds.), pp. 167-187. El artículo original fue publicado en *The Geographical Journal*, vol. CVI, núms. 26, 1947, pp. 185-199.

BARREIRO GIL, Manuel Jaime (1982), “Notas sobre la evolución histórica de la ganadería gallega, 1859-1935”, *Investigaciones Económicas*, núm. 19, septiembre-diciembre, pp. 95-112.

BARREIRO GIL, Manuel Jaime (1983), “La generalización de la producción de mercancías y la modernización productiva de la agricultura en Galicia, 1876-1976”, *Revista de Historia Económica*, Año I, nº 2, pp. 133-146.

BISHKO, Ch. J. (1996), “Sesenta años después. La Mesta de Julios Klein a la luz de la investigación subsiguiente”, en García Martín y Sánchez Benito (Eds.), pp. 19-80; el artículo fue publicado originariamente en *Historia, Instituciones, Documentos*, 1981, Vol. 8, pp. 1-49.

CARMONA, X. (1982), “Sobre as orixes da orientación exportadora na produción bovina galega. As exportacións a Inglaterra na segunda metade do século XIX”, *Grial Anexo I Historia*, Vigo, Galaxia, pp. 169-206.

CARMONA BADÍA, Xan y PUENTE, Leonor de la (1988), “Crisis agraria y vías de evolución ganadera en Galicia y Cantabria”, en Garrabou, pp. 181-211.

CARRERAS, Albert y TAFUNELL Xavier (2003), *Historia Económica de la España Contemporánea*, Barcelona, Crítica.

COMÍN, Francisco, HERNÁNDEZ, Mauro y LLOPIS, Enrique (2002), *Historia Económica de España. Siglos X-XX*, Madrid, Crítica.

DOMÍNGUEZ MARTÍN, Rafael (Ed.) (1996), *La vocación ganadera del norte de España*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

DOMÍNGUEZ MARTÍN, Rafael y PUENTE FERNÁNDEZ, Leonor de la (1996), “Historia de un liderazgo: cambio técnico y trayectorias de la tecnología en la ganadería de Cantabria, 1850-1950”, en Domínguez Martín (Ed.), pp. 90-146.

FRIBOURG, André (1910), “La transhumance en Espagne”, *Annales de Géographie*, Année 1910, Volume 19, Número 105.

GARCÍA MARTÍN, Pedro y SÁNCHEZ BENITO, José María (1996), *Contribución a la historia de la Trashumancia en España*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

GARCÍA SANZ, Ángel (1998), “Los privilegios mesteños en el tiempo, 1273-1836: una revisión de la obra de Julios Klein”, en Ruiz Martín y García Sanz (eds.), pp. 65-89.

GARCÍA SANZ, Ángel y GARRABOU, Ramón (eds.) (1985), *Historia agraria de la España contemporánea. 1. Cambio y nuevas formas de propiedad (1800-1850)*, Barcelona, Crítica.

GARRABOU, R. (ed.), *La crisis agraria de fines del siglo XIX*, Barcelona, Editorial Crítica.

GARRABOU, Ramón, BARCIELA, Carlos y JIMÉNEZ BLANCO, J.L. (eds.) (1986), *Historia agraria de la España contemporánea. 3. El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*, Barcelona, Crítica.

GARRABOU, R. y SANZ, J. (eds.) (1985a), *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*, Editorial Crítica, Barcelona.

GARRABOU, R. y SANZ, J. (1985b), “Introducción. La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio?”, en Garrabou y Sanz (1985a), pp. 7-191.

GEHR (1985), "Contribución al análisis histórico de la ganadería española, 1865-1929", en Garrabou y Sanz (1985a), pp. 229-278.

GÓMEZ MENDOZA, A. (1984), *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913), Vol. 1: Cereales, harinas y vinos*, Madrid, Banco de España, Estudios de Historia Económica, nº 10.

GÓMEZ MENDOZA, A. y SIMPSON, J. (1988), “El consumo de carne en Madrid durante el primer tercio del siglo XX”, *Moneda y Crédito*, 186, Madrid, pp. 57-91.

GONZÁLEZ ENCISO, A. y MATÉS BARCO, J.M. (2006), *Historia Económica de España*, Barcelona, Ariel.

HERNÁNDEZ MARCO, José Luis (1997), *Trenes, estaciones y puertos: el tráfico de mercancías de la Cía del Norte (1876-1930)*, Gobierno Vasco.

KLEIN, Julios (1985), *La Mesta*, Madrid, Alianza Universidad.

LANZA GARCÍA, Ramón (1996), “La ganadería vacuna del País Vasco (1850-1950): Principales caracteres y factores de su evolución”, Domínguez Martín (Ed.), pp. 147-206.

LANZA GARCÍA, Ramón (2001), "El crecimiento de la ganadería de Cantabria entre los siglos XVI y XIX: una temprana especialización regional", *Historia Agraria* n° 23, abril, pp. 78-118.

LLOPIS AGELÁN, Enrique (2002), "La crisis del Antiguo Régimen y la Revolución liberal (1790-1840), en Comín, Hernández y Llopis, pp. 165-202.

MADRAZO, S. (1984), *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vol., Madrid, Colegio de Ingenieros-Turner.

MADRAZO, S. y FRAX ROSALES, E. (2001), "El transporte por carretera, siglos XVIII-XX", *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones (TST)* n° 1, pp. 31-51.

MARTÍNEZ CARRIÓN, J.M. (2002), *Historia económica de la región de Murcia. Siglos XIX y XX*, Murcia, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

MARTÍNEZ LÓPEZ, Alberte (1996), "Perspectiva histórica de la ganadería gallega: de la complementariedad agraria a la crisis de intensificación láctea (1850-1995)", en Domínguez Martín, pp. 17-57.

MARTÍNEZ LÓPEZ, A. (1997), "El consumo de carne como posible indicador del nivel de vida en la España rural, 1891-1934", VIII Congreso de Historia Agraria, Preactas, Salamanca, Universidad de Salamanca, pp. 130-141

MIGUEL CELA, José Luis San, (1977), "La Agricultura", en Benito Ruano, Eloy (Coordinador), *Historia de Asturias. Edad Contemporánea II. Economía y sociedad (siglos XIX-XX)*, Vitoria, Ayalga/Ediciones.

MONTAÑES PRIMICIA, E. (2006), "Las transformaciones de la agricultura en el régimen liberal", en González Enciso y Matés Barco (Coordinadores), pp. 159-183.

MUÑOZ RUBIO, Miguel y ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro P. (2006a), "Los transportes y las comunicaciones: La transición de modelos tradicionales a industriales", en González Enciso y Matés Blanco, pp. 209-241.

MUÑOZ RUBIO, Miguel y ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro P. (2006b), "Los Transportes y las comunicaciones en la España de la Primera Modernidad", en González Enciso y Matés Blanco, pp. 551-591.

NICOLAU, Roser y PUJOL, Josep (s.f.), *Ciudades y proteínas: Barcelona, 1870-1930*,

PASCUAL, Pere y SUDRIÀ, Carles. (2002), "El difícil arranque de la industrialización (1840-1880)", en Comín, Hernández y Llopis, pp. 203-241.

PRADOS DE LA ESCOSURA, L. (1989), “La estimación indirecta de la producción agraria en el siglo XIX: réplica a Simpson”, de *Historia Económica*, año VII, nº 3, pp. 703-718.

RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ, Fermín (1996), “La evolución del sector ganadero en Asturias (1750-1995)”, en Domínguez Martín, pp. 59-87.

RUIZ MARTÍN, Felipe y GARCÍA SANZ. Ángel (eds.), (1998), *Mesta, trashumancia en la España Moderna*, Barcelona, Crítica.

SCHWARTZ, Pedro (ed.) (1970), *Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España.

SIMPSON, J. (1985), “La producción agraria y el consumo español en el siglo XIX”, *Revista de Historia Económica*, año VII, nº 2, pp. 355-388.

SIMPSON, J. (1987), “La elección de técnica en el cultivo trigoero y el atraso de la agricultura española a finales del siglo XIX”, *Revista de Historia Económica*, año V, nº 2, pp. 271-299.

SIMPSON, J. (1989), “La producción agraria y el consumo español en el siglo XIX”, *Revista de Historia Económica*, año VII, nº 2, pp. 355-388.

SIMPSON, J. (1989), “Una respuesta al profesor Leandro Prados de la Escosura”, *Revista de Historia Económica*, año VII, nº 3, pp. 376-378.

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

TORTELLA, G. (1985), *El desarrollo de la España contemporánea*, Madrid, Alianza Editorial.

VIDAL OLIVARES, Javier (1992), *Transporte y Mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim- IVEI.