



Título: Ferrocarril i expansió vinícola al País Valencià. 1880-1914

Autor: Xavier Vidal Olivares

Fecha: 01/01/1988

Número: 0650G

657

Temple-serra i companyia, s'implica al País Valencià, 1919-1924

XAVIER VIGIL ALVARO
Universitat d'Alicante(*)

Durant la segona meitat del segle XIX l'economia valenciana experimentà un creixement progressiu, especialment en el sector agrari. En aquest context d'augment de la producció, la demanda exterior va exercir un paper fonamental en estimular el canvi de cultius dels que estaven lligats al sector tradicional cap als nous de caràcter més comercial¹. La terònia i la vinça van ser els cultius que van protagonitzar amb una major intensitat

¹ Sobre l'agricultura i el seu paper en el creixement econòmic valencià durant el segle XIX vegeu: Juan PIQUERAS, La agricultura valenciana de exportación y su formación histórica, Madrid, 1905; Ramon BARRABOU, Un fals dilema. Modernitat o endarreriment de l'agricultura valenciana, 1850-1900, València, 1985; Teresa CARNERO i Jordi PALAFOX, "La economía del País Valenciano (1750-1934). - Crecimiento sin industrialización", Información Comercial Española, 586 (1982), pp. 21-32; Jordi PALAFOX, "Exportaciones, demanda interna i creixement econòmic en el País Valenciano" en Nicolas SANCHEZ ALDOPHOS (comp.), La modernización económica de España, 1830-1930, Madrid, 1985, pp. 319-343. Un enfocament sintètic recent, Jesús MILLÁN, "L'economia i la societat valencianes, 1830-1914. Les transformacions d'un capitalisme perifèric", Història del País Valencià, 1992 (en premsa).

* He d'agrair al treballador del Servei de Normalització Lingüística de l'Universitat d'Alicant l'amable traducció del text original, redactat en castellà.

l'expansió de la superfície i la producció.² Alhora, la infraestructura de transportes experimentà canvis pregoners, especialment amb la instal·lació de les primeres línies ferroviàries i la lenta, encara que important, transformació de la xarxa viària.³

En aquest marc general, el nostre propòsit és d'analitzar la responsabilitat dels diferents sistemes de transport que s'estigueren per al desenvolupament de la producció i la comercialització del vi entre el darrer terç del segle XIX i començament del segle XX. Amb aquest objectiu estudiarem, en primer lloc, els trafecs de vi caracteritzats per les principals companyies de via dels vells mercats. En segon lloc es realitzarà un estudi cooperatiu dels canvis de transport del vi entre el ferrocarril i els mitjans tradicionals des dels punts de producció als principals punts exportadors. Finalment, s'establiran conclusions generals sobre el paper exercit pel ferrocarril en l'expansió de la producció vinícola valenciana.

El transport de vi amb mitjans tradicionals al ferrocarril valencian

Depenia molt de la zona, però també en els regadirs, la importància del canvi de producció de la vinya al País Valencià arran de la crisi dels vins de Llevant a partir de la Unió de 1871. Després de la difusió de la fil·loxera a França i la consegüent reducció de l'oferta de vins, l'Estat espanyol tendí a cobrir bona part de la demanda de vins d'aquell país. Per mitjà del tractat preferencial signat el 1892, els vins hispànics trobaren tota mena de facilitats arancel·làries per a accedir al mercat francès, provocant així l'expansió ràpida de la producció. A l'igual que havia succeït entre el 1850 i el 1860 quan la crisi associada a l'èpidemia amb la el creixement de la superfície de la

² Per a l'expansió del cultiu del taronger vegeu: Vicente ADAS, Historia de la naranja, 1799-1936, València, 1984; Juan PIQUERAS, Op. cit., pp. 180-182. El conreu de la vinya i la producció de vi compta amb els treballs fonamentals de Teresa CARNERO, Expansión vinícola y atraso agrario. La viticultura española durante la Gran Depresión (1870-1900), Madrid, 1980; Juan PIQUERAS, La vid y el vino en el País Valenciano. Geografía económica: 1564-1900, València, 1981.

³ Celestino HERNÁNDEZ SEMPERE, Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1932, València, 1983. Sobre els canvis introduïts en la xarxa viària, vegeu el treball de Javier VIDAL OLIVERA, Transportes y comercio. Ferrocarriles e infraestructura viaria en la historia económica del País Valenciano, 1750-1914, tesi doctoral inèdita. Universitat de València, vol. I, 1990.

l'any 1814 al País Valencià⁴, els preus aconseguíen però una tendència a pujar fins que la sobreproducció els flexionà a la baixa i, coincidint amb la recuperació del viuar francès, la viticultura espanyola i valenciana inicià un període de dificultat en la seua comercialització⁵.

L'increment de la superfície cultivada fou molt intens a les províncies de València i Castelló, que a la de Lleida i Girona⁶, helant les dificultats que ocasionen les estadístiques agràries oficials per a reconstruir l'evolució del viuar valencià, aquest procés d'apilació del crumit de la vin. La apropiació a tota la zona al⁷. Concentrada l'expansió en els sectors de l'interior, la major part de la producció es generà a Requena, Utiel, Villena, Monóver i a les zones de muntanya alacantines i castellonenses. La oportuna àmplia comercialització l'extensió ràpida del conreu del viuar comportà per a la comercialització del vi zones majors necessitats de transport cap als ports d'embarcament.

L'evolució i l'estructura bàsica de la comarca vitivinífera del vi, entre el 1880 i 1914, són conegudes per el treball del quart autor⁸ en les investigacions d'Antonio GARCÍA HERNÁNDEZ⁹. En aquest sentit, comença per el País Valencià, concretament a la

4. Durant el decenni de 1880-1894, els preus del vi es caracteritzaren una pujada important, cosa que ocasionaria la re-dificultat de l'origen en les zones de bona part del continent europeu, encara que el posterior restabliment de la producció europea i l'expansió de la salutia en les zones entorn del arbrador estat amb la primera "edat d'or" de la viticultura valenciana. Veg. Juan FLOQUET, op. cit., pp. 130-131.

5. Aquest aspecte és ressaltat per Teresa CARNERO, "Los vinos y los aceites, 1870-1891. Expansión y sobreproducción, los precios del vino común en La Mancha, La Rioja, el País Valencià i Cataluña" en Nicolás GARCÍA ALBORNOZ i Teresa CARNERO, Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX, Madrid, 1991, pp. 31-85; també incideixen en aquest punt els membres del Grup d'Estudios de Historia Rural (G.E.H.R.), El vino, 1874-1900: dificultades para reconstruir la serie de sus cotizaciones, Madrid, 1991.

6. Les dificultats ja són assenyalades per Ramon GARRIBOU, op. cit., apèndix 2, pp. 149-172. En tot cas, la superfície dedicada al viuar es duplicà en trenta anys: 18901 ha el 1857 a 347407 ha el 1889. Veg. Telesforo HERNÁNDEZ i Joan FLOQUET, "Materiales para la historia de los precios en Valencia durante el siglo XIX", Estudios, 7 (1980), p. 103.

7. Antonio GARCÍA HERNÁNDEZ, Ferrocarril y cambio económico en España (1873-1914), Un enfoque de nueva historia económica, Madrid, 1992, pp. 220-233, i Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913), Vol. I: cereales, harinas y vinos, Madrid, 1994, pp. 91-95.

obtenir conclusions més profundes respecte al paper exercit pels transports en la producció i en la comercialització del vi valencià la que, en augmentar la demanda exterior de vins, els estius de transport es convertiren en instruments necessaris per a donar aixida a la producció.

Els ferrocarrils, en efecte, conduïren bona part del vi produït en les diferents comarques. Tant la companyia de M-S-A com la d'A-V-T conformaren els eixos bàsics sobre els quals gravità el transport de vins fins als ports d'Alacant i València. La primera empresa transportà vins bàsicament des de les estacions de la seua línia a la província d'Alacant; així, en la dècada de 1890 significaren entre el 40 i el 75% dels vins que arribaren per ferrocarril fins al port d'Alacant. (Quadre 2).

Quadre 2

Transport de vins per M-S-A Estacions de la província d'Alacant, (1892-1896), en tones.

Anys	Capacidades	Arribades	% 1/2	Exportacions	% 2/3
1892	42540	31100	61	74435	102
1893	62470	87267	71,5	42792	94
1894	54484	107794	50,5	75197	143
1895	53734	133856	40	81377	163
1896	54421	104145	52	95154	109

Font: Elecció pròpia a partir de Crisis Agrícola y Recuaria, Volum VII, pp.128-129. Per a les exportacions, Estadísticas del Comercio Exterior (1892-1896).

En conjunt, la procedència del vi transportat per ferrocarril es repartia entre les expedicions manxegues i, en menor quantitat, les transbordades a l'enllaç de La Encina, procedent de les línies d'A-V-T en la proporció que figura al quadre 3.

Quadre 3

Vi transportat per ferrocarril fins a Alacant. Procedència per regions, (1892-1896). En percentatges

Anys	Província	la Manxa	Línies d'A-V-T
1892	61	34,1	4,9
1893	71,5	17,5	11
1894	50,5	38,2	11,3
1895	40	43	17
1896	52	31	17

Font: la mateixa que el quadre 2.

Les expedicions des de les estacions enclavades a la província d'Alacant encobrien, però, vins extrets des de les zones nord i mitjana de la regió murciana. Transportats per carretera fins a Villena començà a partir de 1897, amb la inauguració del tram ferroviari fins a Iccia per la companyia de V-A-I, comptarien amb ferrocarril. Per Villena també s'extreien vins procedents del ramal nord del V-A-I. Inconclusa la línia des de 1885, encara que no excollíem les 1000 tones anuals⁶. En les expedicions menques les tarifes de transport afavorien la seva extracció pel port d'Alacant enfront del de València, en esta enclavada les estacions expeditores en les línies de M-S-A, a pesar dels privilegis de la companyia A-V-I per a l'entrada als vins cap al Greda. Així, fins al 1894 el saldo comercial de vins entre ambdues companyies, establint a través de l'enllaç de La Encina, fou favorable per a M-S-A: les expedicions per a les línies de M-S-A des de la província de València superaven les que la primera companyia remetia a les valencianes. La competència entre ambdues empreses ferroviàries s'intensificà a partir de 1899 quan A-V-I establí algunes rebaines en els preus i tarifes especials per a intentar augmentar el volum de vi remès des de més enllà de l'estació de La Encina⁷.

Un aspecte important a analitzar, a partir del quadre 2, és la comparació entre les quantitats de vins arribats a Alacant pel ferrocarril i el volum de les exportacions pel seu port. Les expectatives obertes pel tractat comercial franco-espanyol de 1892 són ja perceptibles en aquell mateix any, ja que foren superiors les arribades a les exportacions. A partir de la

⁶. Per a l'eixida dels vins del nord-oest murcia per les estacions murcianes, vegeu José Miguel MARTÍNEZ CARRIÓN, Desarrollo agrario y crecimiento económico en la región murciana, 1875-1935, tesi doctoral inédita, Universitat de Múrcia, 1997, vol. I, pp. 339-340. Les arribades de vins per l'estació de Villena Combinado (V-A-I) evolucionaren a l'alça en la dècada de 1890:

Anys	Tones
1892	1098
1893	458
1894	706
1895	1590
1896	1706

Font: Crisis Agrícola y pecuaria, vol. VII, pp. 128-129.

⁷. Les tarifes implantades per A-V-I incloïen una forta rebainea des de l'estació de La Encina-Combinado (no des d'Almansa, capçalera de la línia) en un intent de reduir la competència que M-S-A efectuava per als vins procedents de la Manxa. S'acurtava, així, recorregut i s'aconseguien arrebatat l'èmfasi a la línia d'Alacant.

campanya següent es manifesta plenament la nova situació generada pel tractat, encara que en la segona meitat de la dècada, el volum de l'oferta de vins supera a la demanda en termes d'arribades --com a indicador de la producció-- i d'exportacions. Això explica les fluctuacions en les cotitzacions dels preus de vi en els anys vintanta ja que la sobreproducció es manifesta quasi immediatament després del tractat comercial de 1902. La continuació d'aquest comportament del cabotatge expedir en la primera meitat de la dècada que significà entre l'11 i el 2,3% del total d'arribades per ferrocarril al port d'Aleasant¹⁰.

La inexistència de dades estadístiques desagregades per estacions impedeix aprofundir, a llarg termini, en el comportament del transport de vins com a indicador de la comercialització dins de l'àrea geogràfica servida per M. S. A. Les estadístiques del comerç de cabotatge indiquen, d'altra banda, que després de la finalització del tractat de 1902 --a començaments dels anys vintanta-- el mercat interior començà a substituir el mercat exterior, si bé el procés no s'assolí fins als inicis del nou segle. A aquest període de consolidació del mercat interior, de fet succeí un cicle curt fins l'esclat de la guerra europea, caracteritzat pel ressorgiment de les exportacions (Gràfic 1).

La substitució de mercats que es realitza a començaments del segle XX respecte als de finals del segle XIX, suposà que el ferrocarril començà a mobilitzar vins entre províncies en lloc de seguir una direcció preferent des del centre peninsular a la perifèria, encara que no sembla ser exactament així per a M. S. A. en la seva línia d'Aleasant. En aquesta última, els corrents d'extracció de vins foren els mateixos, si bé fou el cabotatge l'encarregat de distribuir els vins cap a altres mercats de l'interior¹¹. D'altra banda, el que indiquen les corbes d'expedició de vins per cabotatge és que la forta expansió de la producció entre el 1900 i el 1922 a la província d'Aleasant trobà un substitut ràpid en el mercat domèstic, adaptant-se a les noves circumstàncies.

Amb una expansió relativa del cultiu de la vinya similar a la d'Aleasant, en el cas de València les expedicions per cabotatge foren inferiors entre 1907 i 1917. En alguns anys representaren només la meitat de les eixides pel port alecantí. Això imposa una anàlisi més pormenoritzada del paper del ferrocarril a Castelló de la Plana i València. En aquests mercats, el transport de vins

¹⁰. Percentatge que no varià, en mantenir-se entre el 2,3% per al 1904, 2,2% per al 1905 i 2,6 per al 1906.

¹¹. Per a dades d'expedicions de vi per M. S. A en la seva xarxa antiga i el paper del cabotatge, veg. "Notas sobre transportes de vinos de La Mancha, 20 de abril de 1914" i "Anexos a la nota de 20 de abril de 1914 sobre transportes de vino de La Mancha y Levante", C.D. M. S. A 6/76/53.

comença a manifestar-se plenament la nova situació generada pel tractat, encara que en la segona meitat de la dècada, el volum de l'oferta de vins suposa a la demanda en termes d'arribada. La sèrie d'indicador de la producció¹⁰ i d'exportacions. Això explica les fluctuacions en les col·leccions dels preus de vi en els anys vint, ja que la sobreproducció es manifestà quasi immediatament després del tractat comercial de 1914. La continuïtat de l'augment del cabotatge expedid en la primera meitat de la dècada que s'inicià amb el 1914, i el 1917 del total de la producció per consum intern, el port d'Alacant¹¹.

La disponibilitat de dades estadístiques desagregades per estacions permeten aprofundir, a llarg termini, en el comportament del transport de vins des d'indicador de la producció interna de l'àrea geogràfica servida per M.Z.A. Les estadístiques del comerç de cabotatge indiquen, d'altra banda, que després de la finalització del tractat de 1917, com a conseqüència dels efectes del mercat interior començat a reduir-se el comerç exterior, el bé el preu no s'assolí fins als inicis del nou segle. A aquest període de consolidació del mercat interior de vins succeï un cicle que fins l'eclosió de la guerra civil quedà caracteritzat pel desenvolupament de la producció interna¹².

La substitució de mercats que es produïa a començaments del segle XX, amb els de finals del segle XIX, suposà que el ferrocarril directament a mobilitzar vins entre propietaris en lloc de seguir per la via més preferent des del centre peninsular a la península, mentre que en l'últim cas s'acabava així per a M.Z.A. en la nova línia d'Alacant. En aquesta última, els comerçants d'extracció de vins foren els mateixos, si bé fou el cabotatge l'encarregat de distribuir els vins cap a altres mercats de l'interior¹³. D'altra banda, el que indiquen les dades d'exportació de vins per cabotatge és que la forta expansió de la producció entre el 1900 i el 1902 a la província d'Alacant trobà un subministre ràpid en el mercat domèstic, adaptant-se a les noves circumstàncies.

Amb una expansió relativa del cultiu de la vinya similar a la d'Alacant, en el cas de València les expedicions per cabotatge foren inferiors entre 1909 i 1913. En alguns anys representaren només la meitat de les expedicions pel port alacantí. Així imposa una anàlisi més detallada del paper del ferrocarril a Castelló de la Plana i València. En aquestes mercats, el transport de vins

¹⁰. Percentatge que no varià, en mantenir-se entre el 1,37 per el 1904, 2,2% per el 1905 i 2,6 per el 1906.

¹¹. Les dades d'exportacions de vi per M.Z.A en la zona verna antiga i el paper del cabotatge, vegeu "Notes sobre transport de vins de La Mancha, 20 de abril de 1914" i "Anàlisi de la producció de vins de La Mancha, 20 de abril de 1914 sobre transport de vins de La Mancha i notes" A.R.H.S.A C/70/53.

Elaborada a partir de la producció de 1900 presentant un perfil similar als de la línia d'Alacant encara que el volum de participació en les exportacions pel port del Grau forma un pic inferior entre el 1900 i el 1907 (Quadre 4).

Quadre 4

La producció de vi de taula a V. V. Producció de les provincies de València i Castelló de la Plana (1890-1900). En tones.

	1	2	1/22
Any	Producció	Exportacions	
1890	37790	11.517	30
1891	45141	14.134	31
1892	70730	17790	25
1893	73010	17911	24
1894	82004	18081	22
1895	97640	21200	21

Notes: Font: A.V. V.

1. Producció d'Alacant més la de l'aragonès.

Al·legant això, el text es mostra que les exportacions des de la línia de Terrassa esmentada no anaven al Grau i que en les exportacions des d'aquí pel port de València, les produccions de vi de taula i util que no eren transportades per la companyia A. V. V. s'exportaven a través dels ports de València i Oporto fins al 1900 en què Alacant i el ferrocarril d'aquesta direcció localitat es transportava el vi mitjançant carros fins a Sagunt i des d'aquí al Grau per via fèrria en combinació amb A-V-T. D'altra banda, la producció de la província de Castelló de la Plana i de Sagunt així per ferrocarril cap a França i el port de Terragona utilitzant l'antiga existència en aquesta ciutat i, en molta menor mesura, cap al de Denierle¹⁷.

Des del 1901, amb que la Companyia dels Ferrocarrils del Nord, incloent-hi també el ferrocarril de València a Utiel - el Grau, València va rebre únicament vins de la part meridional de la seva província i de la Manxa, excepte a través de les seues pròpies línies. Per això, els percentatges d'exportacions del ferrocarril d'Alacant cap al Grau no excediren el 40% de les exportacions.

¹⁷ La Llei Agrícola i Forestal. Informació general de la producció vinícola per Real Decret del 7 de juliol de 1907 para el Registre Agrícola perque atravesa la agricultura y la ganaderia. Madrid, Caceres de Rivadeneyra, 1908, vol. III, p. 177.

El desenvolupament que els trencaments de vi entre A-V i V-I van aconseguir, favorable per a la segona companyia durant els últims anys de la dècada de 1980. En la segona meitat dels anys vuitanta, però, la companyia valenciana desenvolupà una estratègia comercial relacionada a l'augment de treballs de vi a tota l'extensió de les seues línies. La diferència de tarifes en els treballs de vi a V-I de les seues línies productores més competitives per M. C. A. van aconseguir alinear-les a València amb les de Alemanya en el cost de la seva distància més propera, quedant-se, però, a prop de la diferència per l'extensió de la línia de vi a V-I. Tal i com es veu al quadre 5.

Font: Marqués AM (1974). Indígenas (1) / op. cit. 1974, p. 24-25.
 (1) La vía especial para la Expedición aérea a Iruya,
 por la ferrocarril, en la zona reducida por parte de A.V.T.
 a través de las trece expediciones hacia La Encina.
 Combinado, dos de las estaciones mencionadas por M.S.A., por ser
 las más desgraciadas por las propias líneas hacia el Grau de
 Iruya, la tarifa especial vigila del de l'entroncament
 a través suposada igual en la tarifa al Grau de d'Almora
 a Valencia i Alacant por las direcciones compensadas -0'162
 y 0'164 en 196 - 0'166 por A.V.T. - arribant a disminuir el
 de 0'166 a la tarifa por A.V.T. expediciones de 0'166 de 6 tones 0'177
 0'177 en 196 i 0'177 Alacant i 0'172 por A.V.T. fins a
 València. El resultat d'aquesta estratègia - en la qual
 es veu absent l'autoritat personal del Marqués de Campó per
 almentar al Grau - donada la seva condició de comerciant i
 conegut de València - va ser un augment considerable de les
 expedicions de la por a l'entroncament de La Encina. A partir del
 1984 les expedicions per A.V.T. des de M.S.A. experimentaren un
 progressiu creixement, duplicant-se el 1984 i quasi triplicant-se
 el 1985 (Gràfic 2).

Quadre 4.

Vi expedida per l'entroncament de la línia fins al P.C. d'A-V-T
(1882-1899) En tones

Any	Expedició	Mt de 1891=100
1882	70	100
1887	7414	106
1894	3126	45
1895	2629	38
1896	10734	153
1897	10177	145
1898	25230	361
1899	24074	344
1890	27714	396

Font: Memorias d'A-V-T

Aquesta progressiva atracció dels enviaments de la manxa fins a A-V-T, imputable a l'estimació comercial de la companyia, es combinà amb l'excés d'oferta en els molls d'Alacant per a l'embarcament a l'exterior, col·locats per la creixença d'aquesta província.¹³ No obstant això, el principi de la menor distància i les menors despeses per a l'obtenir el benefici de tarifes especials distingueren, del contrari, les exportacions de vi per estacions de les línies valencianes fins a d'Alacant.

L'estructura del trànsit de vi va patir una important canvia a l'oncetar el segle XX en l'àrea servida per A-V-T. Les exportacions pel Grau de València disminueren a mesura que en la segona meitat dels anys 1890, per a desenvolupar-se a partir del 1900-1901. Aquest canvi d'orientació en la comercialització vinícola va merxar per la recuperació del sud del interior, perfectament adient per l'evolució del cabotatge i per les més grans expedicions ferroviàries de vi cap a altres provincies (gràfic 1).

¹³ Els testimonis sobre el col·lapse produït per l'acumulació de vi en el port d'Alacant durant els anys 1890 són nombrosos. Les quinques emitides per la Cambra de Comerç constitueixen el millor exponent de la situació: "...Empezó la provincia de Alicante, y són otras del interior, a arrojar cantidades de pipas de vino a las estaciones de la línea férrea y de año en año aumentándose este movimiento, ha llegado al caso de no bastar ni estaciones ni material móvil de la Compañía (M Z-A) al tráfico siempre creciente del comercio de vino. De aquí el barullo y confusión de los muelles de nuestro puerto. La poco meditada disposición de la línea férrea sobre almacenes, el gran forzoso consecuencia de la mala gestión pasada, las protestas de nuestro comercio". BCCA 9 enero 1891, pp. 57-58.

La diferencia más notable en el tráfico d'A-V-T va ser, a principios del segle XIX, la plena integració de la línia d'Utiel en la xarxa viària de ferrocarrils de la companyia Norte. El 1901 una expedició de vi per aquesta línia assolí el 64% de les unitats total, per ferrocarril al línia de València, i es va reduir en percentatge a la línia 1904-1914, en que va arribar a un 40% el 1914. La línia de ferrocarril de Requesens a Utiel cap a Catalunya i altres línies de ferrocarril per la qualitat de la que van seguir els ferrocarrils de la línia ara i an. En aquest ll període el producte de les explotacions del regadió. A aquest moviment intern es va afegir des del 1907, el vi de la Mare de transportat des de La Encina per les línies d'A-V-T. El moviment exterior de vi es va reactivar des del 1910 al 1914 a causa de la guerra civil francesa, cosa que va permetre que les explotacions arribessin al 100% el 1914. Les explotacions des de La Encina arribaran al 100% el 1914.

El vi de la Mare de transportat des de La Encina per les línies d'A-V-T el 1910 al 1914 a causa de la guerra civil francesa, cosa que va permetre que les explotacions arribessin al 100% el 1914. Les explotacions des de La Encina arribaran al 100% el 1914.

Per tant, el resultat més evident en la disminució d'importància es troba en la reducció dels vins de l'interior i transportats des d'altres cap a la perifèria, bé per a ser exportats per mitjà de embarcacions o per a l'importació, que es veu mantenir, amb les petites variacions, la responsabilitat del "tercer origen" dels vins de transport en el procés de comercialització d'algunes denominacions de qualitat, és a dir, la intervenció d'un nou tipus de vinicultors. Així, el 1904, els vins de l'interior representaven el 32% del total dels vins comercialitzats i el 1914, després de la intervenció dels vins de transport, aquest percentatge havia baixat al 20%.

QUADRE 7

Expedicions de vi per la línia d'Alcúdia a Tàrragona (1904-1914)

Any	Tones	Participació de les expedicions de vi en el total de les expedicions de mercaderies
1904	2498	4%
1905	5425	3%
1906	6668	12%
1907	4700	9%
1908	573	7%
1909	1719	3%
1910	5502	17%
1911	8194	13%
1912	4090	8%
1913	3300	6%
1914	452	1%

Font: F.R.E. - Revue Statistique de l'Agriculture de l'Estat de Catalunya.

L'especialització en el transport de vi es produïa de forma de forma de la línia d'Utiel contrasta amb la pèrdua gradual d'importància del vi com a mercaderia transportada per A.V.L. Si durant la dècada de 1890 a 1891, el vi com constituïa el primer rang en els transports d'aquesta via, el 1896 ha baixat al tercer lloc, i al 1910, i al 1914, el nombre correspon al 1914. Pel contrari, el vi es va mantenir en el primer lloc de les expedicions de mercaderies de la línia de Tàrragona a Utiel, on representava fins al 32% del total transportat el 1913.

Una aproximació a l'estructura de la comercialització del vi per la via ferroviària es pot aconseguir mitjançant l'anàlisi de les dades estadístiques finals del segle XIX i les primeres dècades del segle XX permet de valorar els mercats de destinació més importants al ferrocarril (Quadre 8). La columna 1 representa la participació del ferrocarril en les exportacions pel mar de l'Alcúdia. En ella, es hi observa clarament com la via ferroviària va guanyant importància entre el 1890 i el 1906 en les dades al moment de la seva creació i així, el 1906 la plena incorporació de la línia d'Alcúdia a Tàrragona la participació fins al 32%. Entre 1906 i 1914, la participació alterna d'altres i baixes en relació amb el total de vins exportats, en general en un 20% respecte a la dècada de 1890 i la incorporació

En 1956, la junte de 1954-1958 avait lancé ses efforts de déconcentration de 1946-1957. Parallèlement, la colonne 2, relative à la ré-idee de vi par rebotaige, revelait un comportement inverse et les deux concentrations reducées de la ligne verticale 1 croissaient. A partir de 1957 (fin de 1956), ces lignes se dilataient de nouveau. La colonne 3, section de concentration, indiquait que le centre de vi est à l'exterieur de la destination. Il se rassemble de l'exterieur de la destination, vers l'intérieur de l'exterieur de la destination, vers l'intérieur de la destination. Comme l'indiquent les chiffres, la section de la destination, vers l'intérieur de la destination, se dilate de la destination vers l'exterieur de la destination.

[illegible]

El ferrocarril i els sistemes tradicionals de transport de vins.

Un dels aspectes que van contribuir a aprofundir en implantació del sistema ferroviari a l'excepció de la producció de vins catalans és la concurrència amb el transport per carretera. Aquesta competència va adquirir gran importància en alguns moments, les que va suposar disminucions de trànsit per l'antiga carretera ferroviària, especialment entre 1870 i 1900, període de creixement màxim de les exportacions. Per tant, resulta rellevant estovar aquest punt, és que la competència va millorar les prestacions del ferrocarril i va propiciar una reducció de costos per als vinaters. Gràcies a l'indicador vitícola de Nicolás Almirante tenim una informació quantitativa sobre els transports de vi per carretera per a 1866¹⁴. La informació obtinguda sobre les dues zones principals de producció de vi del País Valencià, Montorn i Sagunto, es troba en el quadre 2.

La primera observació que cal destacar, en comparar els costos de vi per carretera i per ferrocarril, és que a les col·leccions de Montorn i Sagunto en els últims d'una sola diàmetre el transport és més avantatjós per als vinaters, en els transports catalans amb retorn el cost era un 10% superior. Aquest cost, en botes i botes botes, tenia un cost de transport que el ferrocarril donava igual, però els 0,25 Pts per cadascuna d'elles, quedava el 60% el recaptat. Altre avantatge complementari venia fixat per les taxes de despeses en els comerçants pel carretatge, donde s'afegien en els transports de vi a Madrid i d'aquest al port, la despesa suposava 1 Ptas o un 2% marge que el ferrocarril.

¹⁴ Nicolás ALMIRANTE. Indicador vitícola. Correspondencia a las provincias de Alicante, Murcia, Castellón de la Plana y Tarragona, 1866. Imprenta de las de Valencia y Burgos. Castellón, 1866. Biblioteca de Historia de Valencia. Vol. 1.

La Comissió de M.D. A aplicava un preu general per la prestació de les condicions de 0'273 Ptas/km però el preu de transport era de 0'119 Ptas/km. Això representava un 50% de bonificació sobre la tarifa general aplicada. Davant la competència derivada pel carrer, la direcció de la companyia decidí a preuats del seu cap de transport, va tindre que adoptar les tarifes de la competència de vago complet i acordar la reducció d'1/3 sobre la tarifa de vago reduït al marge de 0'08 Ptas/km. Aquesta tarifa s'aplicava a les línies de vago reduït i a les línies de vago complet. El 1970 la Comissió de M.D. A va adoptar el 1970

En 1977, les départs de la localité de L'Anse-au-Loup ont permis d'acquiescer aux améliorations de la production. Les départs tardifs ont été pour la plupart de 10 à 15 jours, ce qui a permis de réduire la durée d'attente de la production. Les départs de la localité de L'Anse-au-Loup ont permis d'acquiescer aux améliorations de la production. Les départs tardifs ont été pour la plupart de 10 à 15 jours, ce qui a permis de réduire la durée d'attente de la production.

El ferrocarril, amb una de les diferents estratègies comercials de la Compañía del Norte, i la reducció de la línia de València a Utiel, suposaren ⁽⁴⁾ grans inconvenients per al transport de vins en el cas de Requena. En el quadre observem la diferència dels costos suposats amb el preu de la tona diposada per l'amba, respecte al cas de València. A diferència del cas de Monóver, els vins de Requena i Utiel utilitzaren en general el ferrocarril a partir de la completa obertura de la línia el 1899, la qual cosa portà al manteniment de les tarifes quan la companyia Iberia adquirí el ferrocarril el 1891. Els carreters trobaren en aquesta via l'obstacle de la difícil orografia ja que salvar el port de Les Cabanyes implicava més despeses per als transportistes professionalitzats. Encara que, una part de la producció es comercialitzà per aquesta via, ja que el transport amb carreterons locals, aïllava els costos amb devolució, cosa que reduïa en un 50% les despeses totals per transport de vins. A més a més, aquests transportistes eludien el transit d'Alcalá, a què se'ls obligà el ferrocarril, també la reducció del regament i a més les despeses del port.

en el R. D. de 19 de Agosto del Consejo de Administración de los
de Madrid y Valencia y Alicante. Sesión del 26 de
enero de 1906. (11. 71)

* memoir

Per als grans vinaters amb agents comercials especialitzats en els ports d'exportació, el ferrocarril fou el mitjà hegemònic de transport per a comercialitzar el vi, però al petit productor, el transportista professional o semiprofessional li garantia preus de transport més baixos.

Als costos més baixos, fins i tot per davall dels estimats per A. Gómez Mendoza ¹⁶, s'uní l'incompliment en nombrosos casos dels terminis de transport del ferrocarril i les instal·lacions deficientes que oferien al vinater ¹⁷.

Algunes conclusions

Per al conjunt del País Valencià, els mitjans de transport representaren un element dinàmic en l'expansió de la producció de vi. La repercussió sobre el valor del vi comercialitzat fou molt reduïda, cosa que possibilità per aquesta via una acumulació de capital d'una magnitud gens despreciable. El cost del transport de vins per ferrocarril des de Monóver a Alacant no va superar el 3% del valor dels vins mobilitats el 1886 i els carreters podien reduir els costos fins al 1'45%. La proximitat als ports d'embarcament a més de la disponibilitat d'una oferta de transport ferroviari i terrestre acompliren un paper fonamental en els beneficis derivats de l'expansió del vi. L'únic obstacle fou la infraestructura de carreteres, que dificultà el transport de vins en condicions avantatjoses per al productor. Quan la combinació ferrocarril-carretera es produïa per a determinades comarques la concurrència de les dues maneres de transport beneficiava l'expedidor de vins. En cas contrari, els costos dificultaren l'especialització, cosa que a llarg termini —ja en el segle XX— desembocaria en la diferenciació de zones productores per efecte, fonamentalment de la disponibilitat de mitjans de transport. El cas de Requena i Utiel respecte del de

¹⁶. Tant per a Monóver com per a Requena els costos mitjans de transport per carro en el cas pitjor són menors que els estimats per A. Gómez Mendoza. Per a aquest autor entre els 30 i 44 Km el cost mitjà arribaria a 0'7139 i entre els 65 i 89, 0'6494 Pta/t/Km. Veg. A. GÓMEZ MENDOZA, Ferrocarriles y Cambio Económico..., o.c., Apèndix D, p. 260.

¹⁷. Vegem el text de la Cambra de Comerç d'Alacant ja citat. Per a l'incompliment per part de les companyies de la legislació sobre terminis d'expedició i transport els testimonis i casos concrets recollits per Eugenio MARTINEZ SEVILLA, Los ferrocarriles españoles. Las compañías contra el país. Estudio crítico del funcionamiento de las Días y exposición razonada de los derechos y reclamaciones que el público en general competen contra los abusos de las mismas, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fontanet, 1912, ps. 193-192.

les fonts de la vall d'Albaida indiquen que el ferrocarril no es
trebà absent d'aquest procés. Les arrels del qual es va
manifestaren durant l'expansió del vi d'aquest últim terç del
segle XIX.

Abreviatures

ADM-S-A Arreu de la Direcció de M. S. A.
A-V-T Companyia dels Ferrocarrils d'Alacant a València i a Tarragona.
BCCA Botllers de la Cia de Gasos d'Alacant.
FFE Fundació dels Ferrocarrils Espanyols de Madrid.
M-S-A Companyia dels Ferrocarrils de Madrid a Saragossa i a Alacant.
V-A-I Companyia dels Ferrocarrils de Villana a Alacant i a l'exterior.

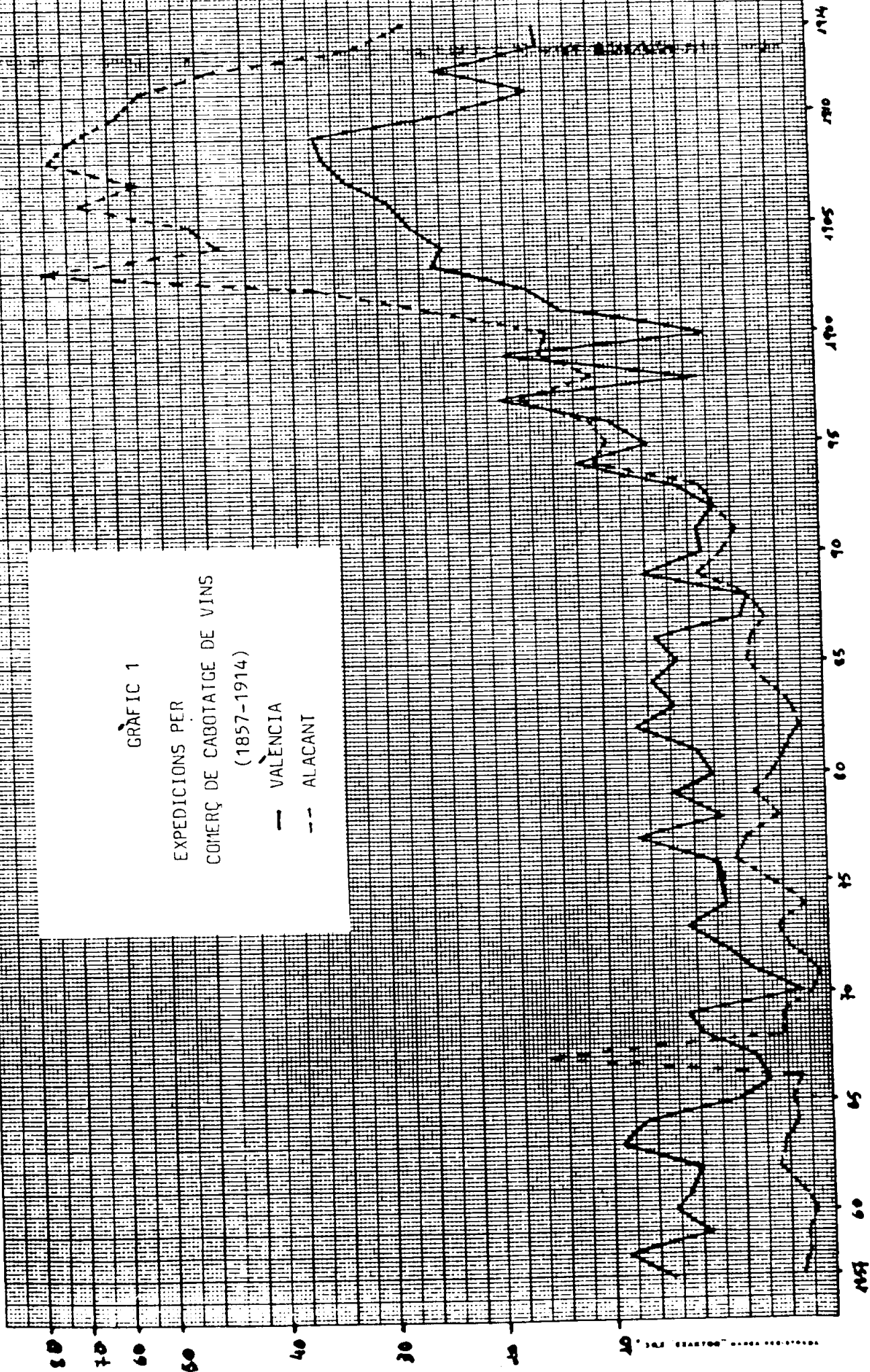
Evolució de la superfície dedicada a la vinya al País Valencià.
En hectàrees.

52

Font: Ramon GARRABOU. Un fals dilema. Modernitat o endarreriment de l'agricultura valenciana, 1850-1900. València, 1985, p. 71-72 i Apèndix ~~num. 3~~ pp. 170-171.

Milers tones

GRÀFIC 1
EXPEDICIONS PER
COMERÇ DE CABOTATGE DE VINS
(1857-1914)
— VALÈNCIA
-- ALACANT



Quadre 8

Estructura de la comercialització vinícola pels ferrocarrils d'Almansa a València
i Tarragona i València Utiel en percentatges.
1886-1914

Anys	(1)	(2)	(3)	(4)
	<u>Port de València</u> <u>Exportacions</u>	<u>Cabotatge</u>	<u>Consum, excedents, exportacions</u> <u>altres punts</u>	<u>Línia Tarragona</u>
1886	45'7	11'8	23	19'5
1887	39'5	5'3	29'5	25'7
1888	40'8	4'7	31'7	22'8
1889	54'4	9'8	10	25'8
1890	45'9	5'5	30	18'5
1896	81'6	5'6	12'8	
1897	68	12'2	19'8	
1901	34'2	14'7	51'1	
1902	28'1	19'9	52	
1903	45'9	18	36'1	
1904	46'7	22'5	30'8	
1905	25	24'5	50'5	
1906	19'3	29'1	51'6	
1907	22'8	37'2	40	
1908	25'4	37'2	37'4	
1909	19'7	42'7	37'6	
1910	43'7	18	38'3	
1911	57'4	10'9	31'7	
1912	48'2	13'2	38'6	
1913	60'6	8	31'4	
1914	43'7	15'8	40'5	

Font: Elaboració pròpia a partir de l'Apèndix núm. IV.

Quadre 9

Costos del transport de vi per ferrocarril i carreteig des de Monòver i

Reguera fins els ports d'Alacant i València

(1866) PTA/t/Km .

		(2)	(3)	(4)
1		Despeses port		
Monòver		PTA/ t .		
		Despeses ferrocarril i drets de port sobre el valor de la t transportada.		
		F. C.		
		carreteig		
		G.F.		
		G.P.		

tarifa general	0,273	carreteig anada 0,370	29,7	9,51	3,5	1,39	2,74
transport	0,139	anada i tomada a 0,125		5,41	3,5	5,19	1,52

tarifa general	0,137	carreteig anada 0,592	28,5	5,41	3,5	5,19	1,52
		anada i tomada 0,206			1,7		

Fons: (1) Elaboració pròpia a partir de les tarifes del F.C. i d'arrossegament per boci des dels punts de producció fins les estacions i ports respectius. La informació procedeix de Nicolás ALMÍÑANA, Indicador Vitícola. Castelló de la Plana 1888.

(2) Dades procedents de Teresa CARNERO. Los vinos y los aceites, 1878-1891...op. cit.

(3) Les diferències procedeixen de les despeses menors de conducció al magatzem i descàrrega de vagons que afavoreixen el carreteig. Els costos són globalment inferiors al port de València que al d'Alacant. La informació procedeix de l'Indicador vitícola, p. 22 i 54.