
La cuestión de las tarifas ferroviarias y el abastecimiento del mercado catalán de cereales y harina (1865-1900)

● PERE PASCUAL DOMÈNECH

Universitat de Barcelona

El déficit catalán de cereales y harinas era ya considerable a finales del siglo XVIII y se incrementó en proporciones espectaculares a lo largo del XIX. Esto es atribuible a la yuxtaposición de diversas causas: el aumento demográfico, el desarrollo de una agricultura especializada en cultivos arbustivos y arbóreos (viña, olivar, avellanos, etc.) y, sobre todo, al desarrollo del proceso de industrialización.¹ El crecimiento industrial implicó un intenso incremento de la población activa ocupada en actividades secundarias y terciarias. Entretanto retrocedió, en términos relativos, la ocupada en el sector primario y también, a partir de las décadas finales del siglo, en términos absolutos. Una proporción elevada de la industria catalana se concentró en Barcelona y los pueblos de sus alrededores. Primero, por las economías derivadas de su proximidad al puerto y, posteriormente, también, debido a que se convirtió en el centro de la red ferroviaria.² Esta concentración demográfica implicó la necesidad de importar toda especie de productos para alimentarla. Los cereales ocupaban el primer lugar en el ranking de dichos productos, puesto que en la época, en las dietas de las clases populares –en el contexto de una capacidad adquisitiva de los salarios muy baja–, el pan era el alimento básico y absorbía una proporción elevada de la renta familiar disponible de la clase trabajadora.³

El abastecimiento de Barcelona de trigo y otros cereales se había efectuado, desde antiguo, a través de importaciones procedentes del Mediterráneo oriental, de Aragón y de la Cataluña occidental. En la segunda mitad del setecientos, contribuyeron además a ello trigos, procedentes del Báltico e incluso norteamerica-

1. Véase Garrabou y Pujol (1987), pp. 35-83; Nadal (1992), pp. 84-154; Maluquer de Motes (1994a), pp. 39-349; Fontana (1998), *passim*; y Sudrià (1994), pp. 29-40.

2. Nadal (1983), pp. 65-94.

3. Ildefonso Cerdà, *Teoría general de la urbanización...*, vol. II, Imprenta Española, Madrid, 1867, p. 657, apéndice «Monografía estadística de la clase obrera de Barcelona en 1856».

nos⁴ y a comienzos del XIX se añadieron cereales rusos expedidos desde Odesa.⁵ Esta situación se prolongó a lo largo de las primeras décadas del ochocientos, pero dicha pauta tendió a cambiar a partir de 1820. Es bien conocido que España se vio envuelta en la espiral bélica iniciada a raíz del estallido de la Revolución francesa y que la confrontación franco-española con los británicos condujo, finalmente, a la decisiva batalla naval de Trafalgar. La aniquilación del poder naval español coincidió, de un lado, con el hecho de que el país se viera abocado a convertirse en escenario de las devastadoras guerras napoleónicas y, del otro, con la quiebra de la Hacienda de la monarquía absoluta. En esta coyuntura se gestó la desintegración del Imperio colonial americano y el colapso del sistema comercial de relaciones externas del setecientos.⁶ La burguesía catalana consideró –terminado el periodo bélico e impuesta la denominada «pax britannica»– que la reanudación del proceso de industrialización era irrenunciable pese a que se debería efectuar en condiciones de acusado retraso. Ello obligó a que tuviera que depender del mercado interior español. Uno de los ejes fundamentales del nuevo sistema catalán de relaciones comerciales externas –que cristalizó durante el segundo tercio del siglo XIX– consistiría en el intercambio de trigos y otros cereales y materias primas procedentes del resto de España por tejidos y productos manufacturados catalanes.⁷

En la configuración de este sistema comercial fueron decisivas las presiones de los productores españoles de trigo –agobiados por la insostenible competencia de los cereales extranjeros– que obligaron a las Cortes del Trienio Liberal a decretar, en agosto de 1820, la prohibición de importar cereales y harinas. Los diputados catalanes impulsaron, a su vez, la aprobación de un arancel acusadamente prohibicionista de toda clase de productos manufacturados.⁸ La caída del régimen liberal (en 1823) no implicó la abolición de la política comercial prohibicionista. Es lógico que así fuera. En aquella situación de acusado retraso –tanto agrícola como manufacturero–, la sustitución de importaciones era el único medio a través del cual se podía alcanzar el reequilibrio del sector exterior y frenar la intensa tensión deflacionaria que padecía el país desde 1817.⁹ El desbarajuste que caracterizó la administración española durante este periodo implicó que dicha política comercial resultara, en principio, difícil de aplicar. El contrabando de cereales y de tejidos se situó en cotas muy elevadas has-

4. Vilar (1968), pp. 125-126.

5. Fradera (1987), pp. 79-103.

6. Fontana (1971), pp. 47-57 y *passim*.

7. Fontana (1967), pp. 143-161, y Vicens Vives (1954), pp. 351-391.

8. En el diseño de esta nueva política económica y comercial, tuvieron un papel fundamental las obras de Bonaventura Gassó, Eudald Juameandreu y Guillem Oliver. Véase Lluch (1973), *passim*.

9. Fontana (1970), pp. 3-23; Fontana (1971), pp. 47-55, y Prados de la Escosura (1988), pp. 67-76.

ta avanzada la década de 1840.¹⁰ Pese a ello, existen indicios de que a partir de 1830 empezaron a llegar a Barcelona trigos, cereales y harinas castellanos. Paralelamente, la superficie dedicada al cultivo de cereales en la España interior experimentó una expansión sostenida hasta la década de 1880.¹¹ La prohibición de importar cereales y harina subsistió hasta 1869 y determinó que –una vez reprimido el contrabando– el pan consumido en Barcelona se elaborara, en su totalidad, con trigo y harinas procedentes de la España interior.

Este proceso es, en general, bien conocido. Pero existen en él aspectos poco (o nada) investigados –que en este estudio nos proponemos examinar– relacionados con el papel de los costes de transporte en la formación de los precios del trigo castellano en Barcelona. En primer lugar, trataremos de la cuestión de las diferencias de precio entre los mercados de producción de la España interior y los de consumo de la periferia peninsular, así como de las expectativas existentes en torno a la construcción de la red ferroviaria como instrumento para abaratar el coste del pan en Barcelona. En segundo lugar, la del boom importador de cereales extranjeros a partir de la década de 1880 a través, básicamente, del puerto de Barcelona y del debate que esto suscitó en torno al nivel de las tarifas del transporte ferroviario. En tercer lugar, de la estrategia desplegada por la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia consistente en la construcción de nuevas líneas para acortar distancias entre los grandes mercados cerealistas de la España interior y Barcelona con objeto de reducir los costes de transporte. En cuarto lugar, de la fugaz competencia previa a la formación del «cártel» ferroviario de 1896 y de las reducciones de tarifas derivadas de esta confrontación y de las presiones gubernamentales. Y para terminar, intentaremos precisar en qué medida la reducción del precio del transporte ferroviario de cereales y harina podía contribuir a frenar la oleada importadora y a enderezar la integración del mercado interior.

El problema de la diferencia del precio del trigo entre el interior y la periferia peninsular

La primera fase del proceso de integración del mercado triguero español tuvo lugar de manera precaria. Los cereales y harinas castellanos se habían de transportar con carros hasta los puertos del litoral –también se utilizaba el Canal de Castilla– y desde estos, con barcas por cabotaje hasta Barcelona y otros

10. Fradera (1987), pp. 109-117, y Garrabou (1979), pp. 329-375.

11. Garrabou y Sanz (1985), pp. 17-29 y 96-103, ponen de manifiesto la enorme expansión registrada por la comercialización de cereales y harina castellanos durante el segundo tercio del siglo XIX, lo cual estuvo, sin duda, relacionado con una notable expansión de la superficie cultivada en la España interior, que no es posible cuantificar por la carencia de censos agrícolas.

puertos catalanes. Los costes de transporte eran muy elevados.¹² Los datos disponibles indican que entre 1850-1854, la cotización media del trigo en Valladolid fue de 12,1 ptas hl; los costes de transporte entre Valladolid y Barcelona, de 7,96 ptas hl; y el precio de este cereal en Barcelona, de 21,86 ptas hl. Por tanto, los costes de transporte significaban más del 36% del precio del trigo de la Tierra de Campos situado en Barcelona.¹³ El hecho de que dicho alimento básico se comercializara a un precio tan elevado tenía un notable impacto alcista en el coste de la vida en Barcelona –y en el resto de las ciudades industriales catalanas–, dado que limitaba, de un lado, la capacidad adquisitiva de las clases populares y, del otro, obligaba a que los salarios nominales fueran relativamente elevados para garantizar la subsistencia de la clase trabajadora. Ildefons Cerdà estimó, en 1856, que el gasto anual de una familia obrera (formada por el matrimonio y dos hijos) era de 3.097,01 reales y que el consumo de pan costaba 857 reales. Es decir, significaba el 27,5% del gasto familiar total.¹⁴ Existen otros cálculos que estiman el consumo de pan en un porcentaje algo inferior respecto al coste total de la vida.¹⁵ En cualquier caso, el precio del pan era relativamente muy elevado en Barcelona y en toda Cataluña. Los estudios comparados sobre precios de trigo ponen de manifiesto que los de la España marítima eran, entre 1841 y 1860, los más elevados de Europa occidental (cuadro 1). Un hecho del cual no solo se derivaban repercusiones negativas sobre los costes y sobre la competitividad de la producción industrial, sino también sobre la estabilidad política y social a causa del creciente malestar obrero debido a la degradación de su capacidad adquisitiva.

Los contemporáneos mantenían la expectativa de que esta situación sería transitoria. Existía la esperanza de que la construcción de la red ferroviaria abarataría de manera considerable los costes de transporte y que esto contribuiría a reducir el coste de la vida y, sobre todo, los precios de la harina y del trigo castellanos situados en los mercados catalanes.¹⁶ Los datos disponibles evidencian que los ferrocarriles comportaron, entre 1865 y 1879, una reducción considerable de los precios de transporte. Paralelamente, los precios del trigo entre Valladolid (y los otros mercados de producción de la España inte-

12. Barquín (1997), pp. 17-48, estima que en condiciones óptimas, los precios del transporte de la carretería en Castilla a mediados del siglo XIX oscilaban entre 0,25 y 0,47 ptas tm y km. Estos precios están muy alejados del de 0,823 ptas por tm y km aceptado por Gómez Mendoza (1982), p. 94, y también del de 0,677 utilizado por Herranz (2008), p. 140, para calcular el ahorro social generado por los ferrocarriles en 1878.

13. Garrabou y Sanz (1985), pp. 54-55.

14. Pascual (1990), p. 105.

15. En un artículo reciente, Maluquer de Motes (2006), pp. 350 y 358, calcula que el coste de la alimentación significaba, en 1856, en Barcelona, el 70,3% del consumo total de las familias y que el consumo de pan era equivalente al 32,34% del gasto en alimentación y al 22,7% del coste de la vida.

16. Pascual (1990), pp. 98-115.

rior) y Barcelona se aproximaron.¹⁷ Pero dicho ajuste no implicó que el precio del trigo descendiera en Barcelona, antes al contrario, aumentó, a la vez que en los mercados de origen lo hizo con una intensidad muy superior (cuadro 2). Se trata de la cara «menos amable» de la agricultura triguera española a la que se refiere Enrique Llopis. Porque podemos inferir que en el contexto de una política prohibicionista y ante la expansión de la demanda interna –debi- da al aumento demográfico y del consumo–, la agricultura cerealista españo- la experimentó un crecimiento por vía extensiva sin avances apreciables en su productividad.

CUADRO 1 ▪ *Evolución de los precios del trigo en diferentes países europeos, 1821-1880 (expresados en gramos de plata por Qm, medias decenales)*

	España	España marítima	Inglaterra	Francia	Holanda	Alemania	Lombardía
1821-1830	106,7	131,5	147,2	107,0	56,1	51,4	86,0
1831-1840	119,8	138,5	141,1	110,2	71,6	62,7	93,2
1841-1850	114,1	134,3	132,1	111,5	81,5	72,4	107,0
1851-1860	128,7	144,7	135,3	123,5	98,0	84,4	123,0
1861-1870	149,0	165,1	126,4	125,8	90,2	85,4	115,8
1871-1880	141,9	155,8	126,5	133,0	91,1	95,9	

Fuente: Llopis (2002), p. 188.

CUADRO 2 ▪ *Evolución de los precios del trigo en Barcelona y en Valladolid, 1831-1880 (en ptas hl)*

	Barcelona	índice	Valladolid	índice
1831-1835	22,06	100,0	11,85	100,0
1836-1840	25,77	116,8	13,77	116,2
1841-1845	23,27	105,4	11,99	101,1
1846-1850	23,52	106,6	13,39	112,9
1851-1855	21,86	99,0	12,10	102,1
1856-1860	26,22	118,8	21,08	177,8
1861-1865	25,40	115,1	18,12	152,9
1866-1870	24,20	109,7	20,22	170,6
1871-1875	23,88	108,2	18,54	156,4
1876-1880	24,92	112,9	18,79	158,5

Fuente: Garrabou y Sanz (1985), p. 188.

17. Garrabou y Sanz (1985), pp. 38 y 52-55.

En 1869 se abolió la prohibición de importar cereales extranjeros y se adoptó un arancel protector que se elevó a lo largo de la década de 1870.¹⁸ Mientras tanto, debido al proceso de creciente integración del mercado mundial de cereales derivado del intenso abaratamiento de los costes de transporte terrestres y marítimos –ocasionado por el descenso de los fletes a causa de la difusión de los barcos de vapor de segunda generación y de la construcción de ferrocarriles en países ultramarinos– se experimentó la ruptura del equilibrio en el mercado intraeuropeo por efecto de la llegada de cereales americanos y asiáticos a precios reducidos y tendencialmente decrecientes.¹⁹ El fenómeno es conocido. En cualquier caso, la caída de los precios exteriores comportó el desbordamiento de la protección arancelaria, la cual implicó a su vez, que en el abastecimiento del mercado barcelonés y catalán adquirieran creciente importancia los trigos extranjeros. La situación se tornó crítica durante la década siguiente. Las exportaciones barcelonesas de harina obtenida de cereales rusos y ultramarinos hacia el resto de Cataluña y de España experimentó un notable y sostenido aumento a partir de 1882 (cuadro 3). Los precios del trigo tendieron a descender; la superficie cultivada en la España interior empezó a reducirse; la ruina afectó a segmentos cada vez más amplios del campesinado castellano especializado en el cultivo de cereales...²⁰ El coste de la vida en las ciudades industriales catalanas se redujo, pues, de manera indeseada. Porque dicho proceso afectó muy negativamente la capacidad adquisitiva del campesinado español –que constituía el grueso de los consumidores de productos manufacturados– y limitó, acusadamente, el crecimiento de la producción industrial catalana.²¹

El problema era grave, porque en esta época Cataluña se hallaba en un estado avanzado de industrialización, pero contaba con una industria poco diversificada. La textil tenía un peso muy considerable en la formación del producto industrial y, agobiada por el problema energético, no había alcanzado competitividad y tenía, por tanto, una capacidad exportadora muy limitada, si no inexistente, en mercados abiertos.²² Ello implicaba que su dependencia del mercado interior español era extrema. Entretanto, el desarrollo industrial había generado un sostenido crecimiento de importaciones de carbón, de ma-

18. Grupo de Estudios de Historia Rural (1980), p. 96. El arancel se estableció el 1869 en 2,54 ptas hl; en 1872, en 3,12; en 1876, en 3,51; y en 1877, en 4,54.

19. Garrabou (1975), pp. 163-216. Sobre el impacto de la crisis en diferentes regiones españolas, véase Garrabou (1988), *passim*.

20. Garrabou y Sanz (1985), pp. 103-105 y 188.

21. Por lo que respecta a la acusada desaceleración que experimentó el crecimiento del producto industrial catalán, véase Carreras (1990), pp. 55-64, y Maluquer de Motes (1994b), pp. 45-71. Por otra parte, Sudrià (1983), pp. 369-386, pone de manifiesto que durante estos años se consiguió evitar el retroceso de la producción de la industria textil a través de un notable incremento de la exportación de tejidos a Cuba y Puerto Rico a base de forzar el pacto colonial con la aprobación (en 1882) de la Ley de Relaciones Comerciales con las Antillas.

22. Nadal (1992), pp. 156 y *passim*.

terias primas, de productos semielaborados, de bienes de equipo y de material de transporte... La capacidad importadora del país podía quedar colapsada a raíz del previsible declive del boom exportador de vinos a Francia;²³ de la crisis de la economía cubana –sobre la cual se había fundamentado el comercio americano del XIX– y de las incertidumbres que amenazaban la soberanía española sobre Cuba y Puerto Rico; de la crisis naviera agudizada por la obligada abolición del derecho diferencial de bandera, que incidía negativamente sobre las exportaciones...²⁴ Era difícilmente sostenible, pues, mantener el equilibrio del sector exterior e incrementar, a la vez, las importaciones y cubrir la demanda interna con trigos extranjeros. El hundimiento del tipo de cambio de la peseta durante la última década del siglo lo evidencia con meridiana claridad.²⁵

CUADRO 3 - *Evolución y transformaciones de la procedencia de las importaciones netas de cereales y harina para cubrir las necesidades de consumo del área del Pla de Barcelona, 1862-1899 (en tm, medias anuales) (*)*

	(1) Por las vías férreas	(2) Por el comercio de cabotaje	(1 + 2) Total mercado interior	(3) Total comercio exterior	(1 + 2 + 3) Consumo del Pla de Barcelona
1862-1867	30.573,7	38.647,9	69.221,7	-6.204,7	63.016,9
1870-1872	37.419,7	12.455,1	49.874,8	22.694,1	72.568,9
1873-1875	40.665,5	31.478,6	72.144,1	4.884,9	77.029,0
1876-1878	48.330,5	10.579,4	58.909,9	22.517,2	81.427,1
1879-1881	39.200,3	5.426,9	44.627,2	41.260,0	85.887,2
1882-1884	-12.869,0	8.099,1	-4.769,9	95.303,0	90.533,1
1885-1887	-29.525,0	-5.887,6	-35.412,6	130.622,5	95.209,9
1888-1890	4.043,7	-25.605,0	-21.561,3	121.448,1	99.886,8
1891-1893	-7.146,2	-18.581,5	-25.727,8	132.211,8	106.484,0
1894-1896	38.775,8	-81.300,3	-42.524,5	156.627,7	114.103,3
1897-1899	44.773,8	-86.967,4	-42.193,6	163.885,1	121.691,5

(*) La harina ha sido transformada en trigo aplicando la conversión: 70 kg de harina = 100 kg de trigo. Estos totales, además del trigo y la harina, incluyen el centeno, los cereales pienso (cebada, avena y maíz) y el arroz y comprenden, además del tráfico de todas las estaciones de Barcelona, el de las poblaciones del Pla: Sants, El Clot y Sant Andreu de Palomar.

Fuente: Pascual (1990), pp. 138-139 y 329-335.

23. Pujol (1984), p. 62, por lo que respecta a la caída de las exportaciones de vino a partir de 1890.

24. Sobre la crisis naviera, véase Pascual (1991), pp. 321-333.

25. Por lo que se refiere a las vicisitudes del tipo de cambio de la peseta durante este periodo, véase Martín-Aceña (1994), pp. 135-172.

En esta coyuntura, las urgencias por corregir los desequilibrios provocados por la crisis agraria determinaron que no se prestara la atención debida a la cuestión de fondo. Es decir, a las causas determinantes de la baja productividad de la agricultura cerealista española. Las discusiones se centraron en las medidas que, a corto plazo, podían frenar el alud importador de cereales extranjeros, la caída de los precios, la reducción de la superficie cultivada y de la ocupación, el hundimiento de la demanda interna... En definitiva, el debate giró en torno a dos cuestiones. La necesidad de abaratar el precio de los cereales castellanos situados en Barcelona y otros mercados de la periferia a base de reducir las tarifas del transporte ferroviario. Y la posibilidad de incrementar el precio de los cereales extranjeros situados en el mercado interior mediante el aumento del nivel de protección arancelaria, lo cual traería consigo frenar la caída de precios.

El debate sobre las tarifas ferroviarias

Después de las absorciones de la década de 1870, la red ferroviaria española había quedado en manos de tres grandes compañías de capital francés: la de los Caminos de Hierro del Norte de España, la de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) y la de los Ferrocarriles Andaluces.²⁶ Entre las compañías de capital español, solo habían conseguido conservar la independencia: la catalana de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) y la valenciana de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT). En 1879 la compañía del Norte de España maniobró para absorber también a TBF. En este trance, Abel Lescuyer –un técnico en política comercial ferroviaria vinculado a MZA (y, por tanto, a los Rothschild) que asesoraba a la empresa– advirtió a los dirigentes de la compañía catalana acerca de «los inconvenientes que traería al comercio catalán el monopolio en provecho de una sola compañía, del tráfico internacional establecido por las dos extremidades de la frontera Irún y Port-Bou...», y que el Norte, sin temor a competencia alguna, conseguiría «hacer recorrer a los viajeros y a las mercancías el mayor número posible de kilómetros de sus líneas, en la dirección que conviniera más a sus intereses...» en perjuicio del comercio catalán.²⁷ Uno de los miembros del consejo (Marià Parellada) manifestó que había de resistir con firmeza tales presiones, porque habiéndose apoderado «los extranjeros de to-

26. Sobre el proceso de absorciones y fusiones que comportaron que la red ferroviaria española quedara repartida entre las mencionadas grandes compañías de capital francés, véase Tedde (1978), pp. 47-104, y Broder (2012), *passim*.

27. ANC (Arxiu Nacional de Catalunya), fondo TBF, *Libro de actas del Consejo de Administración de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, de enero de 1876 a noviembre de 1879, folios 456-463, reunión del día 30 de junio de 1879.

das las grandes líneas a excepción, puede decirse, de la nuestra cederíamos la última carta que nos queda...», para evitar que las tarifas neutralizaran «la protección que pueden dar los aranceles como ya está sucediendo en la actualidad con los productos químicos franceses...».

CUADRO 4 - Desagregación de los componentes del valor añadido por la circulación de trigo desde algunos mercados de producción castellanos hasta Barcelona en 1884 (en ptas tm)

1. Circulación a través de la red ferroviaria hasta Barcelona (vía Miranda de Ebro y Manresa)

Mercados de producción	(1) Precios del trigo mercados de producción (*)	(2) Coste del transporte ferroviario	(3) Precios del trigo Barcelona	[3 - (1 + 2)] Gastos diversos y margen comercial
Zamora	218,2	63,50	311,8	30,10
Salamanca	201,8	26,75	311,8	47,25
Medina del Campo	209,8	57,00	311,8	45,00
Valladolid	209,8	51,25	311,8	50,75
Palencia	208,5	48,00	311,8	55,30
	209,6	56,50	311,8	45,60

2. Circulación por vía férrea hasta Santander y mediante el comercio de cabotaje hasta Barcelona

Mercados de producción	(1) Precios del trigo mercados de producción	(2) coste de transporte		(2) I + II total	(3) Precio del trigo Barcelona	[3 - (1 + 2)] Gastos diversos y margen comercial
		I Ferrocarriil hasta Santander	II Flete Santander Barcelona (**)			
Zamora	218,2	42,5	18,0	60,5	311,8	33,1
Salamanca	201,8	42,5	18,0	60,6	311,8	49,5
Medina del Campo	209,8	37,5	18,0	55,5	311,8	46,5
Valladolid	209,8	32,5	18,0	50,5	311,8	51,5
Palencia	208,5	26,5	18,0	44,5	311,8	58,8
	209,6	36,3	18,0	54,3	311,8	47,8

(*) Precio medio del segundo semestre de 1884, tanto por lo que respecta a los mercados de producción, como al de Barcelona. La transformación del precio expresado en ptas hl a ptas tm se ha efectuado utilizando la equivalencia 1 hl = 76 kg, que era la conversión de volumen a peso del trigo aplicada por la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en esta época.

(**) Por lo que respecta al flete de Santander a Barcelona se ha aplicado el precio indicado pese a que existen referencias de que en 1884 se cobraba a razón de 16,5 ptas tm (*Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 27, de 6-7-1884, p. 417-419). Por otra parte, sabemos que en 1882, el coste del transporte marítimo de carbón entre Gijón y Barcelona era de 17,5 ptas tm [Nadal (1975), p. 142] y que los fletes del comercio de cabotaje experimentaban variaciones sustanciales según las condiciones en las que se efectuaba el transporte.

Fuentes: Sánchez-Albornoz (1975), pp. 64-111, para los precios del trigo y *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 29, de 20-7-1884, pp. 449-451, sobre las tarifas del transporte ferroviario.

La firme reacción de la dirección de la empresa catalana abortó dicho intento de absorción. Los temores en torno a las consecuencias negativas que se podían derivar de una situación monopolista no eran infundados. En los años posteriores se constataron los efectos derivados de que la compañía del Norte hubiera absorbido las empresas de las líneas de Alar del Rey a Santander, de Tudela a Bilbao y de Barcelona a Zaragoza y Pamplona. La circulación de los cereales y harina castellanos de la Tierra de Campos (y de toda la Meseta septentrional) hacia Cataluña se efectuaba vía el enlace de Miranda de Ebro, Zaragoza y Manresa. La estrategia del Norte para evitar que la circulación de estos productos se desviara hacia el comercio de cabotaje —más barato que el ferroviario— vía Santander consistió en establecer una tarifa especial relativamente reducida para el transporte de los trigos desde Zamora, Salamanca, Medina del Campo, Valladolid, Palencia... hasta Barcelona y una tarifa muy elevada para su transporte hasta Santander. El objetivo de estas tarifas diferenciales era conseguir que dichos productos circularan por su red entre 800 y 900 km para llegar a Barcelona y a otras ciudades catalanas (cuadro 4).

En definitiva, para alcanzar dicho objetivo, en 1884 la compañía del Norte de España aplicaba al transporte de cereales y harina a Barcelona una tarifa especial que oscilaba entre 0,061 y 0,067 ptas tm y km. Y para evitar que este transporte se hiciera por Santander —y de allá por vía marítima a Barcelona—, dicha empresa cobraba para transportar los cereales y harina desde los mismos mercados de la Tierra de Campos a Santander una tarifa de entre 0,107 y 0,122 ptas tm y km (cuadro 5). Una práctica que, como es lógico, generó malestar entre los industriales y consumidores catalanes y suscitó animadversiones hacia dicha empresa ferroviaria.

CUADRO 5 - Distancias por vía férrea entre algunos mercados trigueros castellanos y Barcelona y Santander y tarifas que la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España aplicaba al transporte de trigo en 1884 (en ptas tm y km)

	(1) Distancia a Barcelona (km)	(2) Coste transporte ferroviario (ptas tm)	(3) 2/1	(4) Distancia a Santander (km)	(5) Coste transporte ferroviario (ptas tm)	(6) 5/4	6 · 100 / 3
Zamora	945,493	63,50	0,067	398,338	42,5	0,107	158,9
Salamanca	932,373	62,75	0,067	385,228	42,5	0,110	163,9
Medina del Campo	855,636	57,00	0,067	308,491	37,5	0,122	182,5
Valladolid	813,011	51,25	0,063	265,866	32,5	0,122	193,9
Palencia	787,266	48,00	0,061	218,349	26,5	0,121	199,1
			0,065			0,116	

Fuentes: *Memoria de las Obras Públicas de 1888 en lo relativo a ferrocarriles...*, Boletín de Obras Públicas, Madrid, 1890, pp. 231-411, para las distancias y *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, 29, de 20-7-1884, pp. 449-451, para las tarifas del transporte ferroviario.

En este contexto se experimentó un incremento descontrolado de las importaciones de cereales extranjeros a través del puerto de Barcelona, que no solo cubrieron las necesidades de consumo de la capital y de los pueblos del Pla, sino que dieron lugar a crecientes salidas netas de harina de la capital catalana hacia el resto de Cataluña y de España (cuadro 3). Este proceso alarmó a los dirigentes de las compañías ferroviarias. Porque el descenso del precio del trigo en Barcelona y otros mercados de la periferia –provocada por el alud importador de cereales extranjeros– colapsó por completo la circulación de trigos y harina entre los mercados de producción de la Meseta septentrional castellana y Cataluña. En 1887 el resultado de añadir a los precios del trigo en los mercados de origen los gastos del transporte ferroviario hasta Barcelona sobrepasaba acusadamente en todos los casos –excepto en el de Zaragoza– el precio que tenía este cereal en la capital catalana (cuadro 6).

CUADRO 6 • Desagregación de los componentes del valor añadido por la circulación de trigo desde algunos mercados de producción castellanos y aragoneses hasta Barcelona en 1887 (en ptas tm)

Mercados de producción	(1) Precio del trigo mercados de producción	(2) Coste del transporte ferroviario	(3) Precios del trigo Barcelona	[3 – (1 + 2)] Gastos diversos y margen comercial
Zamora	250,0	62,0	278,2	- 33,8
Salamanca	240,0	62,0	278,2	- 23,8
Medina del Campo	251,8	57,0	278,2	- 30,6
Valladolid	251,8	51,0	278,2	- 24,6
Fromista (Palencia)	246,7	48,0	278,2	- 16,5
Burgos	255,6	46,0	278,2	- 23,5
Zaragoza	248,8	30,0	278,2	- 0,6
	249,2	50,8	278,2	- 21,6

Fuentes: Sánchez-Albornoz (1975), pp. 64-111, para los precios del trigo y *La crisis agrícola y pecuaria...*, VII, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1888, pp. 20-21, por lo que respecta a las tarifas del transporte ferroviario.

En esta crítica situación, el Congreso decidió emprender una extensa información parlamentaria con objeto de establecer las causas de la crisis y precisar las políticas para evitar sus estragos. En respuesta al interrogatorio formulado en dicha información, en 1887 la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España indicó que Barcelona y su provincia no habían recibido trigos y harinas «desde hace dos años [...], por surtirse de trigos extranjeros, que arriban por mar a aquel puerto, así como a Tarragona, desde donde tam-

bién se dirigen hasta Zaragoza...».²⁸ Pese a ello, el gerente de la empresa (Jean Barat) se mostró totalmente refractario a reducir tarifas para contribuir a solucionar el problema. Expuso que «la base kilométrica legal para la percepción de precios de transporte correspondientes a trigos y harinas, en la mayor parte de la red del Norte, [es] de 0,1375 por tonelada y kilómetro, resulta que esta queda reducida de 0,06875 [...] y aún a menor tipo para las mayores distancias...» (cuadro 7).²⁹ Manifestó que para «remediar la crisis agrícola, industrial y pecuaria, lo que procede es reducir cuanto sea posible los derechos de consumo, que son elevadísimos...». E insinuó también que el problema –alude a la baja productividad de la agricultura cerealista española– solo se podía solucionar con actuaciones «que tanto los gobiernos como los propietarios pueden adoptar...».³⁰

CUADRO 7 • *Importe de la tarifa máxima legal y de la tarifa especial aplicada por la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España al transporte de trigo entre algunos mercados de producción de la España interior y Barcelona (en ptas tm)*

	(1) Tarifa legal concedida	(2) Tarifa especial aplicada	2 · 100 / 1
Zamora	125,90	62	49,2
Salamanca	124,10	62	50,0
Medina del Campo	113,52	57	50,2
Valladolid	107,75	51	47,3
Fromista	108,71	48	44,2
Burgos	91,11	46	50,5
Zaragoza	45,75	30	65,6

Fuente: *La crisis agrícola y pecuaria...*, VII, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1888, pp. 20-21.

La compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) –la gran empresa de capital francés que controlaba la red ferroviaria de la España meridional– manifestó que la caída «en los transportes del interior para el litoral ha coincidido con el aumento de las importaciones extranjeras, que dominan ya por completo los mercados de Cataluña, y en no pequeña parte los restantes del litoral del Mediterráneo...», y que no podían «los

28. *La crisis agrícola y pecuaria...*, vol. VII, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1888, p. 9.

29. *Ibidem*, p. 21.

30. *Ibidem*, p. 29.

cereales del país luchar en Cataluña con los extranjeros...». ³¹ La dirección de MZA expuso que el trigo extranjero (americano o ruso) se comercializaba en Barcelona a 255 ptas tm y los de La Mancha se tenían que vender entre 280 y 300 ptas. En recorridos de unos 900 km se aplicaba una tarifa media de 0,066 ptas tm y km con una reducción de más del 60% respecto a las tarifas máximas legales que oscilaban entre 0,15 y 0,125 ptas tm y km. Por tanto, se consideraba que: «Transportamos, pues, a Cataluña [...] a tipos tan sumamente económicos, que son ya irreductibles...» (cuadro 8). ³² Y constataron que para conseguir que «los trigos nacionales compitan en el litoral, y especialmente en Cataluña, con los extranjeros, se requiere una baja de pesetas 25 a 45 por tonelada en los precios actuales; casi tanto como representa el costo total de arrastres...». En definitiva, en su opinión, la solución al problema de «los cereales es, sin duda, una grave cuestión arancelaria...», que no se podía alcanzar a través de «la reducción de tarifas de ferrocarriles...». ³³

CUADRO 8 - Distancias por vía férrea entre algunos mercados trigueros castellanos y Barcelona y tarifas que las compañías de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona y Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia aplicaban al transporte de trigo y harina en 1886 (en ptas tm y km) (*)

	Cereales			Harina	
	(1) Distancia a Barcelona (km)	(2) Coste transporte ferroviario (ptas tm)	2/1	(3) Coste transporte ferroviario (ptas tm)	3/1
Ciudad Real	844,729	50,30	0,059	55,25	0,065
Almagro	822,480	50,05	0,060	55,00	0,066
Campo de Criptana	722,711	50,30	0,069	55,25	0,076
Villarrobledo	674,640	37,05	0,054	42,00	0,062
Albacete	599,848	30,80	0,051	35,75	0,059
			0,058		0,065

(*) Se trata de la tarifa especial B.V.M., núm. 2 de pv, que establecía que las expediciones habían de ser por vagones completos y que los gastos de carga y descarga irían a cargo de los interesados.

Fuente: *La crisis agrícola y pecuaria...*, VII, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1888, pp. 338-339.

El diagnóstico de la compañía catalana de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) difirió, de manera sustancial, del formulado por

31. *Ibidem*, p. 140.

32. *Ibidem*.

33. *Ibidem*, pp. 140-141.

las empresas anteriores. La dirección de esta empresa indicó que era evidente que «los precios de los transportes ejercen gran influencia en los de compra y venta de los artículos...».³⁴ Respecto a las tarifas especiales combinadas, recordó que se habían establecido progresivamente «aquellos precios que han reclamado las necesidades del comercio...», y que «no podrá menos que convenirse que ha habido un verdadero espíritu de reducción, ya que algunos llegan a ser de pesetas 0,035 por tonelada y kilómetro...».³⁵ No obstante, para solucionar el desbarajuste provocado por la crisis agraria, los dirigentes de la TBF mantenían una postura muy distante de los de MZA y de los del Norte de España. Pensaban que «la construcción de la segunda red de nuestras vías férreas ha de ser el medio eficaz para conjurar el problema o remediar los males que se deploran...».³⁶ En suma, entendían que la solución estaba en acortar distancias entre los grandes centros de producción y los de consumo, porque «con los presentes recorridos y distancias las líneas férreas españolas, inútil es, después de los graves quebrantos y de las lastimosas decepciones padecidas, pensar que puedan las compañías existentes rebajar aún más sus tarifas y ponerlas al nivel que necesita nuestra combatida agricultura para oponerse con ventaja a la introducción de los productos extranjeros...».³⁷

La política de la TBF: nuevas líneas para acortar distancias

La construcción de la línea de Barcelona a Vilanova y Valls había acortado los trayectos de Lleida a Barcelona y de Tarragona a Barcelona,³⁸ y la compañía de los Ferrocarriles Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona pretendía lo mismo mediante una segunda línea de Barcelona a Zaragoza. Esta empresa entró en crisis ante la imposibilidad de disponer del enorme capital que requería un proyecto tan ambicioso, y en 1886, ante su inminente quiebra, fue absorbida por la TBF.³⁹ En mayo de 1886, el gerente de la TBF (Claudi Planas) advirtió que con la construcción de la segunda línea de Barcelona a Zaragoza (por Móra d'Ebre) «quedaría asegurada la de Ariza a Valladolid, con que se acortaría de 155 kilómetros el recorrido del tráfico con Barcelona...» (mapa 1). En 1888 la empresa catalana se interesó por obtener la concesión de la línea de Valladolid a Ariza. Una iniciativa acogida, en principio, «favorablemente por el gobierno y hasta con entusiasmo por los s[eño]res senadores y diputados a Cor-

34. *Ibidem*, p. 341.

35. *Ibidem*, p. 341.

36. *Ibidem*.

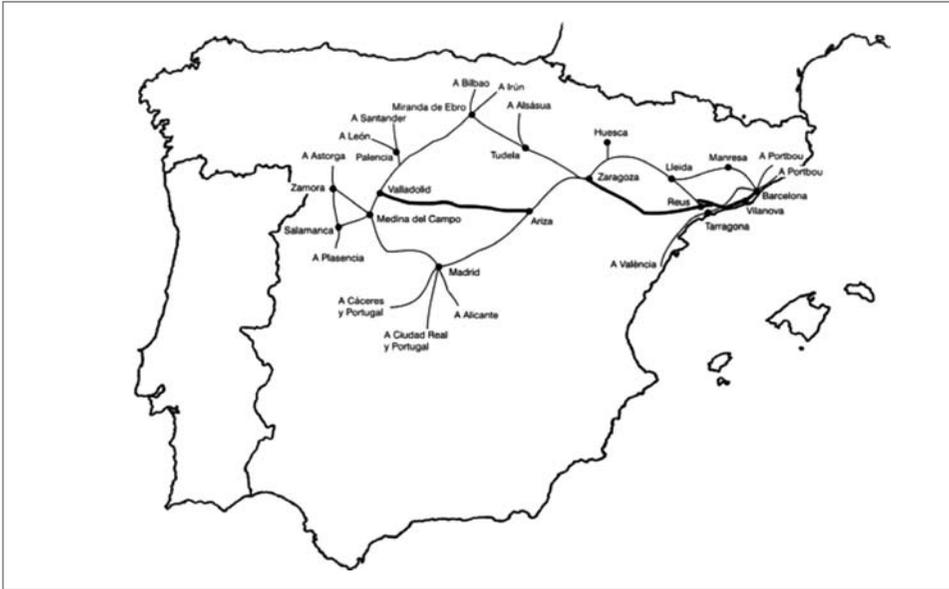
37. *Ibidem*, p. 342.

38. La distancia de Tarragona a Barcelona por Martorell era de 107,11 km y por Vilanova había quedado reducida a 85,46, mientras que la distancia de Lleida a Barcelona por Manresa era de 182,1 km y por Picamoixons-La Plana y Vilanova, solo de 165,98.

39. Pascual (1999), pp. 413-437.

tes por Castilla que veían en el proyecto la salvación de los intereses agrícolas de su país...». ⁴⁰

MAPA 1 • En trazo grueso, las líneas construidas entre 1878 y 1895 que permitieron acortar distancias por vía férrea entre la Meseta septentrional castellana y Barcelona



Pero se trataba de un proyecto que la TBF difícilmente podía asumir –sin contar con el soporte del capital extranjero– si tenemos en cuenta que en esta época, el mercado financiero barcelonés estaba sumido en una coyuntura acusadamente depresiva. ⁴¹ Mientras tanto, la empresa proseguía el enorme esfuerzo inversor que implicaban las obras de la segunda línea de Barcelona a Zaragoza. Las gestiones realizadas para acceder al mercado bursátil de París no fructificaron, y a comienzos de 1891, la compañía ya había agotado la capacidad legal para emitir empréstitos. ⁴² En tan agudos agobios financieros, la TBF se vio forzada, en octubre de 1890, a transferir la concesión de la línea de Valladolid a Ariza al *Crédit Mobilier* por la suma de 250.000 pesetas ⁴³ y,

40. ANC, fondo TBF, *Libro de actas del Consejo de Administración de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, de mayo de 1884 a julio de 1889, folios 372-375, reunión del día 23 de marzo de 1888.

41. Las perspectivas de colocar capital acciones en Barcelona –dados los magros dividendos repartidos– eran inexistentes. Pascual (2000), pp. 11-59.

42. Pascual (1999), pp. 451-453.

43. ANC, fondo TBF, *Libro de actas del Consejo de Administración de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, de julio de 1884 a marzo de 1894, folios 161-162, 167-168 y 168-169, reuniones de los días 25 de octubre y 14 y 21 de noviembre de 1890.

por otra parte, para evitar la quiebra, negoció y pactó un convenio de fusión con la compañía del Norte de España. Este convenio fue presentado para su aprobación en la junta general que la TBF celebró el 10 de mayo de 1891, pero en dicha asamblea se produjo un desenlace inesperado. Un grupo de accionistas presentó una propuesta de convenio de fusión (fechado el 4 de mayo) con la compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, que se aprobó por una mayoría abrumadora.⁴⁴ Un desenlace en el cual, probablemente, tuvo mucho que ver con el malestar suscitado en Cataluña por las prácticas oligopólicas utilizadas por la compañía del Norte de España y con el hecho de que MZA garantizara la construcción de la línea de Valladolid a Ariza.⁴⁵

La firma del convenio de fusión tuvo lugar el 15 de mayo de 1891, y se pactó que en el plazo de tres años, TBF pondría en explotación la línea de Reus a Zaragoza –faltaba, para terminarla, el tramo de Móra d’Ebre a la Puebla de Híjar– y MZA, la de Valladolid a Ariza. Para asegurar que TBF dispondría de recursos para terminar dicha línea, MZA se comprometió a facilitarle avances hasta un máximo de 30 millones de pesetas –que acreditarían un interés del 4%– para financiar las obras.⁴⁶ La construcción de ambas líneas se desarrolló muy rápidamente.⁴⁷ El 1 de julio de 1894, quedó en servicio la nueva línea de Zaragoza. La gerencia de la empresa catalana consideró que era necesario acordar con la compañía de Alicante un convenio sobre el tráfico combinado, y puesto que «dicha compañía no había aún dicho nada acerca del particular, creía conveniente tener una entrevista con el barón Alfonso de Rothschild y demás señores del comité de París de la propia compañía...».⁴⁸ Unos días después, Planas indicó que habían «quedado convenidas las tarifas con la línea de Valladolid a Ariza...», y que se disiparon «las malas inteligencias de Madrid relativas principalmente a las cuestiones de tarifas...».⁴⁹

44. Pascual (1999), p. 455.

45. Un par de días antes (el 2 de mayo de 1891), MZA había adquirido al Crédit Mobilier y a la Banque d’Escompte la concesión de dicha línea. Tedde (1978), pp. 67-71.

46. Pascual (1956), p. 456. La compañía de los Rothschild adquirió también el compromiso de colaborar en hacer posible «la introducción de las acciones de Tarragona a Barcelona y Francia en el mercado de París...», lo cual resultó impracticable a causa del hundimiento del tipo de cambio de la peseta. Véase también Broder (2012), pp. 105-107 y 118-123.

47. En la primavera de 1893, los dirigentes de TBF expresaron que mantenían la esperanza que «concluida la línea de Valladolid a Ariza [...] en el año 1894 veamos penetrar nuestros trenes hasta el centro de Castilla, acontecimiento que ha sido aspiración constante de nuestra Compañía, sabiendo que para ella ha de inaugurar nueva y próspera existencia...» (*Memoria [...] de la compañía de los Ferrocarriles de Barcelona y Francia...*, Henrich y Cía., Madrid, 1893, p. 6, presentada a la Junta general celebrada el 2 de abril de 1893).

48. ANC, fondo TBF, *Libro de actas del Consejo de Administración de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, de marzo de 1894 a enero de 1899, folios 42-44, reunión del día 16 de noviembre de 1894.

49. *Ibidem*, folios 44-46, reunión del día 30 de noviembre de 1894.

CUADRO 9 - Disminuciones de distancia entre los mercados cerealistas de la Meseta septentrional castellana y Barcelona por efecto de la construcción de las líneas de Barcelona a Vilanova y Valls, de Roda de Berà a Zaragoza y de Valladolid a Ariza (en km)

	(1) Vía Miranda de Ebro y Manresa	(2) Vía Miranda de Ebro y Picamoixons (por Vilanova)	2 · 1 / 100	(3) Vía Ariza y Móra d'Ebre (por Roda y Vilanova)	3 · 1 / 100
Sanchidrian	910,680	894,562	98,2	825,621	90,7
Arévalo	890,737	874,619	98,2	805,678	90,5
Zamora	945,493	929,375	98,3	860,434	91,0
Salamanca	932,373	916,255	98,3	847,314	90,9
Medina del Campo	855,636	839,518	98,1	770,577	90,1
Valladolid	813,011	796,893	98,0	727,952	89,5
Corcos	796,544	780,426	98,0	744,419	93,5
Fromista (Palencia)	820,792	804,674	98,0	804,995	98,1
Palencia	787,266	771,148	98,0	775,469	98,5
Burgos	691,856	675,738	97,7	849,107	122,7
Zaragoza	365,780	349,662	95,6	337,864	92,4

Fuentes: Memoria de las Obras Públicas de 1888 en lo relativo a ferrocarriles..., Boletín de Obras Públicas, Madrid, 1890, pp. 231-411, y Wais (1974), pp. 713-728.

La entrada en explotación de la nueva línea de Barcelona a Zaragoza y la de Valladolid a Ariza (el 1 de enero de 1895) implicó una reducción de alrededor de un 10% de la distancia entre los puntos de expedición de cereales de la Meseta septentrional y Barcelona (cuadro 9). Esto hizo posible unos costes de transporte de los cereales y harina castellanos más bajos que los de la compañía del Norte de España, pero no se acompañó, en principio, de una reducción de tarifas por tm y km por parte de MZA y la compañía catalana. Por el contrario, la TBF aprovechó el acortamiento de distancias para incrementar el producto medio obtenido por tm y km. En 1885 era de 0,066 ptas tm y km y, a partir dicho año, experimentó un aumento sostenido. En 1898, se situaba en 0,097 ptas tm y km. Para sostener la competencia derivada de estas rutas alternativas más cortas, la compañía del Norte de España tuvo que reducir sus tarifas. En 1885 obtenía de la línea de Barcelona a Zaragoza y Alsásua un producto medio de 0,099 ptas por tm y km, el cual había quedado reducido en 1898 a 0,064 ptas tm y km (gráficos 1 y 2 y apéndice). En suma, la estrategia de la TBF consistió en adquirir o construir líneas para reducir distancias entre los grandes centros de producción y de consumo, lo cual comportó el efecto de un incremento del ingreso medio por tm y km obtenido de la carga transportada sin introducir notables modificaciones a la baja en las tarifas preexistentes.

GRÁFICO 1 - Evolución del producto medio obtenido del tráfico de carga (en pts corrientes por tm y km)

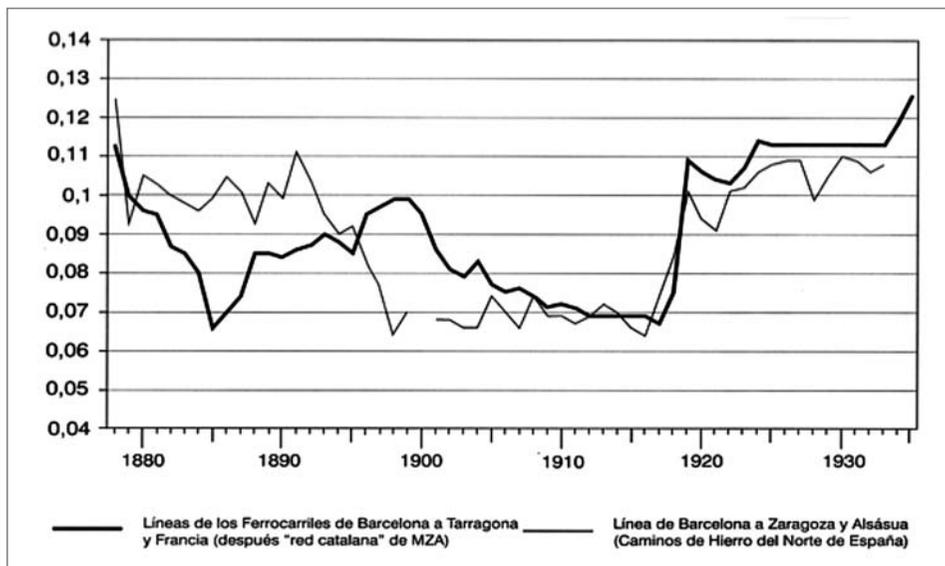
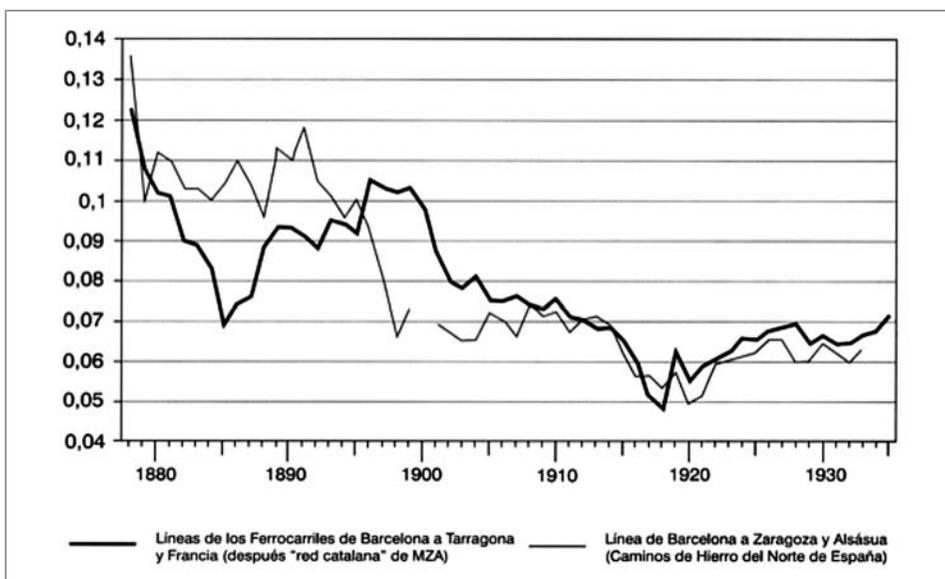


GRÁFICO 2 - Evolución del producto medio obtenido del tráfico de carga (en pts constantes por tm y km)



El cártel y las tarifas después de la sindicación del transporte ferroviario

La competencia entre las compañías del Norte de España y MZA y TBF tuvo una corta duración. En diciembre de 1894, Planas fue llamado por Rothschild, el cual le manifestó que el marqués de Comillas «pedía una entrevista, y que antes de contestar...» quería saber su opinión.⁵⁰ El gerente de la TBF manifestó que, en principio, era contrario a la formación de un «sindicato para la distribución que se acordase de los productos sino conceder una suma anual al Norte para que cesase en la competencia que hace al tráfico que nos corresponde por el menor recorrido...».⁵¹ En las semanas siguientes, las negociaciones mantenidas por representantes de MZA y TBF y Jean Barat –director del Norte de España– no fructificaron.⁵² En febrero de 1895, el consejo de TBF trató de las negociaciones con MZA para establecer una tarifa «para el transporte de los trigos [...] consistente en aplicar el precio de 30 pesetas a la tonelada de trigo de los principales puntos de Castilla y de otras comarcas a Barcelona y Tarragona, abonando el gobierno uno y medio céntimos de peseta por tonelada y kilómetro en todos los recorridos y suprimiendo el impuesto de 3 por 100...». La propuesta fue bien acogida por el ministro de Fomento «deseando solo que el precio del transporte fuese de 20 pesetas, aumentando en cambio el gobierno la subvención...».⁵³ En días posteriores se informó de la existencia de un proyecto de ley «para que el gobierno, de concierto con las empresas de ferrocarriles, proponga a los cuerpos colegisladores, mediante la debida compensación a las mismas, la rebaja de los precios de transporte, en beneficio de la agricultura...».⁵⁴

La guerra de tarifas no tardó en alarmar a los accionistas y obligacionistas de las compañías implicadas. En junio, Planas informó de que una comisión «nombrada por los tenedores de valores de esta compañía y de la del Norte...» había solicitado de las direcciones de las empresas el cese de «la lucha de tarifas, otra de las causas de la depreciación de dichos valores...».⁵⁵ Posteriormente, el gerente de TBF comunicó que tanto Pedro Sotolongo como el mar-

50. *Ibidem*, folios 46-47, reunión del día 4 de diciembre de 1894. Sobre las inversiones de los Rothschild en España y en el sector ferroviario (a través de MZA) en particular, véase López Morell (2005), pp. 158-172, 281-298 y *passim*. Por lo que respecta a la trayectoria empresarial de Claudio López Bru, véase Rodrigo (2000), pp. 119-326.

51. *Ibidem*, folios 46-47, reunión del día 4 de diciembre de 1894.

52. *Ibidem*, folios 50-53, reunión del día 22 de diciembre de 1894.

53. *Ibidem*, folios 57-59, reunión del día 1 de febrero de 1895.

54. *Ibidem*, folios 59-61, reunión del día 15 de febrero de 1895. En la junta general se informó que debido a la «necesidad que tiene el Gobierno de auxiliar a la Agricultura, por la última ley sobre los trigos, hará, no cabe dudarlo, que se establezca un concierto entre el Estado y las Compañías, a las que, en cambio de rebajas, se otorgarán las debidas compensaciones...» (*Memoria [...] de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Barcelona...*, Henrich y Cía., Barcelona, 1895, p. 7, presentada a la Junta general celebrada el 5 de mayo de 1895).

55. *Ibidem*, folios 76-79, reunión del día 7 de junio de 1895.

qués de Comillas deseaban terminar la «guerra entre las compañías», y que Comillas estaba dispuesto a mantener una entrevista con objeto de aproximar posiciones.⁵⁶ Estas negociaciones recibieron el pláceme de MZA.⁵⁷ En las entrevistas celebradas (en septiembre de 1895) por Planas y Claudio López, ambos coincidieron en que la «terminación de la guerra de tarifas era necesaria no solo en beneficio de las compañías, sino también en favor de los intereses públicos...», aunque el segundo indicó que Norte «no podía [...] abandonar el tráfico de Madrid, no solo por su importancia, sino por no sentar un precedente funesto que aprovecharían otras compañías que pretendan construir líneas de competencia...». No hubo acuerdo. Y Planas consideró que «debían darse por terminadas las negociaciones...».⁵⁸

Unos meses después, la dirección de TBF recibió un telegrama de Bauer (de MZA) que decía: «creemos arreglo posible con Norte, vuestra presencia aquí urgente...». En dicha reunión –celebrada a finales de diciembre de 1895– se presentó un proyecto de contrato «para el arreglo de las tarifas entre las compañías del Norte, Alicante y Francia, partiendo de la base de división de productos...».⁵⁹ El cártel estaba, pues, servido. El consejo de TBF decidió que la propuesta era aceptable. Los dirigentes de la compañía catalana consideraron que la parte positiva del acuerdo era «poner al puerto de Barcelona en condiciones y precios iguales con los puertos del Cantábrico para el tráfico de Zaragoza, y solo, a pesar del mayor recorrido, con un aumento de 10 por 100 para el tráfico con Madrid sobre la tarifa más reducida de los puertos del Mediterráneo...». El convenio suscrito el 4 de enero de 1896 entre las compañías Caminos de Hierro del Norte de España, Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia estableció el compromiso recíproco de adoptar el principio de la distancia más corta «con arreglo al actual estado de cosas, para cuyo objeto se tendrán exclusivamente en cuenta las líneas explotadas hoy por las mismas...», y el pacto de que las «tarifas que actualmente se hallan en vigor, serán revisadas...». Los precios de los transportes de Barcelona a Lleida (local), de Barcelona a Zaragoza (local) y más allá; de Barcelona y Zaragoza a Valladolid, y a la inversa, se establecerían «de común acuerdo entre las compañías contratantes con arreglo a la vía más corta, de modo que aquellos no excedan, en ningún caso, de los que resulten de las cláusulas del pliego de condiciones...». El producto neto⁶⁰ obte-

56. *Ibidem*, folios 79-81, reunión del día 21 de junio de 1895.

57. *Ibidem*, folios 91-92, reunión del día 30 de agosto de 1895.

58. *Ibidem*, folios 92-97, reunión del día 13 de septiembre de 1895.

59. *Ibidem*, folios 113-115, reunión del día 27 de diciembre de 1895.

60. Por producto neto se entendía el resultado de deducir de los ingresos brutos obtenidos los gastos de explotación y los impuestos cobrados por el Tesoro. Por lo que respecta al tráfico de pasajeros y accesorios de gran velocidad, se convino que los gastos de explotación y los impuestos se considerarían equivalentes al 20% del ingreso bruto. En cuanto al tráfico de carga, se consideró que dichos gastos e impuestos eran de 3,46 ptas tm entre Barcelona y Lleida,

nido de estos transportes se repartiría del modo siguiente: Barcelona-Lleida (transportes locales y combinados) y a la inversa: 70% para Norte y 30% para TBF; Barcelona-Zaragoza y a la inversa: 50% para Norte y 50% para TBF; Barcelona-Valladolid (y estaciones comprendidas entre Corcos, Nava de la Asunción y Sanchidrián) y a la inversa: 50% para Norte, 27% para MZA y 23 para TBF; Zaragoza-Valladolid (y las estaciones antes indicadas) y a la inversa: 50% para Norte y 50% para MZA. La compañía del Norte de España obtuvo la exclusiva del tráfico de Madrid con Francia y también con parte del de Zaragoza con la Tierra de Campos.⁶¹

La formación de este cártel ferroviario generó, en principio, preocupación entre los usuarios del ferrocarril e implicó que el Estado decidiera intervenir. En julio de 1896, la gerencia de TBF informó de la firma de un convenio con el ministerio de Fomento que se había de adecuar en el marco de una ley de próxima aprobación. En el mismo se estableció la unificación del vencimiento de todas las concesiones el 1 de julio de 1980; unas nuevas tarifas legales dividiendo la de mercancías en seis grupos; la modificación de los derechos de aduana a las importaciones de material ferroviario... En este pacto, la compañía se comprometió a aplicar una tarifa reducida «al transporte de cereales, harinas, vinos, ganados, carbones de producción nacional, así como a los instrumentos de agricultura y toda clase de abonos, las tarifas reducidas anejas...», durante tres años y que, pasado dicho plazo, solo la podría aumentar «dentro de sus tarifas legales, si el dividendo repartido a sus acciones no alcanzase al 3 por 100 anual...».⁶² La acción gubernamental tendente a regular las tarifas ferroviarias se intensificó en los años posteriores. En noviembre de 1898 se informó de la promulgación de unas RR.OO. relativas a las tarifas de transporte a pequeña velocidad que disponían «la aplicación de los precios de puerto a interior o viceversa [...] a todas aquellas estaciones intermedias que hasta hoy no disfrutaban de tal ventaja y que por hallarse apartadas de la acción marítima, permitían precios mayores que los establecidos desde o para los puertos...». Los jefes de tráfico de las compañías consorciadas consideraron que

de 6,88 entre Barcelona y Zaragoza, de 14,68 entre Barcelona y Valladolid y de 7,8 entre Zaragoza y Valladolid.

61. ANC, fondo TBF, *Libro de actas del Consejo de Administración de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, de marzo de 1894 a enero de 1899, folios 116-126, reunión del día 7 de enero de 1896. Se pactó que el tráfico a gran y pequeña velocidad facturado en Zaragoza (local y combinado) con destino a las estaciones situadas al norte de la de Corcos hasta la de Venta de Baños y viceversa, continuaría circulando por Miranda de Ebro, y que el producto de dicho tráfico correspondería, en exclusiva, a la compañía del Norte. El convenio fue firmado por Práxedes M. Sagasta y F. Elduayen en representación de la compañía del Norte de España; por G. Bauer y el marqués de Urquijo, de la de MZA; y Claudi Planas, de la de la TBF.

Ibidem, folios 126-128, reunión del día 17 de enero de 1896.

62. Ibidem, folios 151-157, reunión del día 9 de julio de 1896. El convenio fue firmado por Aureliano Linares Rivas, ministro de Fomento, y por Claudi Planas.

era preocupante que «el Estado imponga restricción a las líneas [...] en materia de tarifas...», y que constituía un «síntoma de determinada gravedad [...] de perseverar la Intervención Central del Estado...». ⁶³

CUADRO 10 ▪ *Distancias por vía férrea entre algunos mercados trigueros castellanos y Barcelona y tarifas aplicadas por las compañías de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia y de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante a partir del 1896 (en ptas tm y km)*

	(1) Distancia vía Miranda de Ebro y Manresa (km)	(2) Coste de transporte (ptas tm)	2/1	(3) Distancia vía Ariza y Móra d'Ebre (por Vilanova) (km)	(4) Coste de transporte (ptas tm)	4/3
Sanchidrián (*)	910,680	35	0,038	825,621	35	0,042
Salamanca (*)	932,373	38	0,041	847,314	38	0,045
Medina del Campo (*)	855,636	35	0,041	770,577	35	0,045
Valladolid (*)	813,011	35	0,043	727,952	35	0,048
Corcos (*)	796,544	35	0,044	744,419	35	0,047
Fromista (**)	820,792	36	0,044	804,995	36	0,045
Palencia (**)	787,266	36	0,046	775,469	36	0,046
Burgos (**)	691,856	35	0,051	849,107	35	0,041
Ciudad Real (*)	823,079	35	0,043	823,079	35	0,043
			0,043			0,044

(*) Tarifa especial B.M.N., núm. 2, de pv, vigente para las líneas de TBF, MZA y Norte de España desde el 10 de mayo de 1896 y para la línea de Medina del Campo a Salamanca desde el 25 de septiembre de 1896.

(**) Tarifa especial N.B., núm. 5 de pv, vigente desde el 10 de mayo de 1896, que establecía que las expediciones habían de ser por vagones completos y que los gastos de carga y descarga serían a cargo de los interesados.

Fuentes: Víctor Giol, *Colección completa para las tarifas de los ferrocarriles de España...*, Luis Tasso, Barcelona, 1902, pp. 63 y 360, para las tarifas, y *Memoria de las Obras Públicas de 1888 en lo relativo a ferrocarriles...*, Boletín de Obras Públicas, Madrid, 1890, pp. 231-411, y Wais (1974), pp. 713-728, para las distancias entre las estaciones relacionadas y Barcelona.

El breve periodo de competencia entre las compañías del Norte de España y MZA y TBF trajo consigo –pese a que al final acabara con la formación del «cártel»– una reducción muy considerable de los precios de transporte del trigo y los cereales desde los mercados de producción del interior peninsular a Barcelona. La tarifa media desde la Tierra de Arévalo, la Tierra de Campos y la zona de Burgos era de 0,065 ptas tm y km en 1884 y quedó reducida a

63. *Ibidem*, folios 426-434, reunión del día 11 de noviembre de 1898. La empresa envió a esta reunión a Víctor Giol, jefe del servicio comercial.

0,043/0,044 en 1897 (cuadro 10). La reducción fue, pues, de alrededor de un 33%. La aplicada a los trigos y cereales de la Mancha era, en 1886, de 0,058 ptas tm y km y quedó establecida, en 1897, en 0,043. Experimentó, por tanto, una reducción equivalente al 25%. Los gastos del transporte ferroviario en la formación del precio del trigo de Valladolid situado en Barcelona pasaron a significar solo un 11,16%.⁶⁴ Paralelamente, la formación del «cártel» y la creciente intervención estatal implicaron que el incremento del ingreso medio por tm y km que experimentó la TBF a partir de 1886 llegara a su fin en 1898. En el curso de la primera década del siglo xx, la dirección de la «red catalana» de MZA redujo tarifas, y el producto medio obtenido per tm y km pasó de alrededor de 0,1 ptas en 1899 a 0,07 en 1910. Un producto medio igual al de la línea de Barcelona a Zaragoza y Alsásua del Norte de España, después de la intensa caída que experimentó entre 1891 y 1899 (véanse los gráficos 1 y 2 y el apéndice).

CUADRO 11 ▪ *Desagregación de los componentes del valor añadido por la circulación de trigo desde algunos mercados de producción castellanos hasta Barcelona en 1897 (en ptas tm)*

Mercados de producción	(1) Precios del trigo mercados de producción	(2) Coste del transporte ferroviario	(3) Precios del trigo Barcelona	[3 – (1 + 2)] Gastos diversos y margen comercial
Sanchidrián	291,5	35,0	326,6	0,1
Salamanca	281,5	38,0	326,6	7,1
Medina del Campo	290,4	35,0	326,6	1,2
Valladolid	290,4	35,0	326,6	1,2
Corcos	290,4	35,0	326,6	1,2
Fromista	290,9	36,0	326,6	- 0,3
Palencia	290,9	36,0	326,6	- 0,3
Burgos	266,2	35,0	326,6	25,4
Ciudad Real	254,6	35,0	326,6	37,0
	283,0	35,6	326,6	8,1

Fuentes: Grupo de Estudios de Historia Rural (1980), pp. 133-156, para los precios del trigo y Victor Giol, *Colección completa para las tarifas de los ferrocarriles de España...*, Luis Tasso, Barcelona, 1902, pp. 63 y 360, para las tarifas.

64. Eduardo Maristany, *La conferencia ferroviaria de 1905. Estudios económicos sobre la explotación comercial de los ferrocarriles españoles*, vol. III, Enrich y Cía., Barcelona, 1906, pp. 90-91.

Esta reducción de tarifas del transporte de los cereales y harinas coadyuvó, sin duda, a hacer posible que los cereales castellanos pudieran llegar de nuevo al mercado catalán y a Barcelona. El resultado de agregar el precio del trigo en los mercados de origen y los costes del transporte ferroviario estableciendo la diferencia con los precios de Barcelona vuelve a ofrecer un saldo positivo, pero extremadamente exiguo por lo que respecta a las grandes comarcas productoras de la Tierra de Arévalo y la Tierra de Campos (cuadro 11). Pero cabe advertir que en el restablecimiento de la circulación de cereales entre Castilla y Cataluña desempeñó un papel decisivo el incremento de la protección arancelaria y también de la monetaria a causa de la fuerte caída del tipo de cambio de la peseta durante la última década del ochocientos.⁶⁵ Por lo que respecta a la protección arancelaria, durante la década de 1880 se mantuvo en 59,7 ptas tm; en 1890 aumentó a 82,1; en 1895, a 105; en 1896, a 107,7...⁶⁶ En este último año, la protección arancelaria equivalía casi al 33% del precio del trigo en Barcelona.

Conclusiones

En definitiva, el incremento de la protección arancelaria fue el elemento fundamental para contener la caída de los precios del trigo, frenar la escalada de las importaciones y posibilitar la reanudación de la circulación de cereales castellanos para contribuir al abastecimiento del mercado catalán y de Barcelona. Es evidente que la reducción del precio del transporte ferroviario no podía, por sí sola, frenar el alud importador, porque el precio del trigo en el mercado internacional había descendido demasiado. Una vez alcanzado este objetivo, en el curso de los tres primeros lustros del siglo xx, la llegada de cereales castellanos a Barcelona se mantuvo en expansión, lo cual coadyuvó a que la agricultura cerealista española experimentara un renovado incremento de la superficie cultivada.⁶⁷ Pero continuó la entrada de trigo extranjero.⁶⁸

Entretanto, se desvaneció, definitivamente, la ilusión de que la reducción del precio de los transportes esperada de los ferrocarriles había de contribuir a reducir, de manera considerable, el coste de la vida en Barcelona y en las ciudades industriales catalanas. El pan siguió teniendo en Cataluña un precio relativamente muy elevado respecto a otros países europeos y, por tanto, dicha rémora continuó ocasionando un notable y negativo impacto sobre la capaci-

65. Martín-Aceña (1994), pp. 135-172.

66. Grupo de Estudios de Historia Rural (1980), p. 96.

67. Flores de Lemus (1976), p. 473.

68. Grupo de Estudios de Historia Rural (1980), pp. 96 y 104-105, por lo que respecta al carácter fluctuante de la protección arancelaria y a la evolución de las importaciones netas españolas de trigo y harina durante este periodo.

dad adquisitiva de las clases populares catalanas. Una vez estabilizado el precio del trigo en el mercado internacional, en el transcurso del quinquenio de 1910-1914, el precio medio en el mercado inglés fue de 13,75 ptas hl y en Barcelona de 24,41 ptas. Es decir, un 77,5% más elevado.⁶⁹ Esto evidenció que el problema no residía tanto en unos costes de transporte excesivos como en la relativamente baja productividad de la agricultura cerealista española.⁷⁰ Paralelamente, el espejismo de que la crisis agraria se podía solucionar a través de emprender la construcción de nuevas líneas que posibilitaran acortar distancias y reducir los costes de transporte entre las comarcas productoras del interior y los centros consumidores del litoral implicó la desaparición de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia. Ello tuvo lugar en 1898, cuando se materializó su fusión con MZA en cumplimiento del convenio suscrito en 1891.⁷¹

APÉNDICE

Evolución del producto medio obtenido en las líneas de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (después «red catalana» de MZA) y en la línea de Barcelona a Zaragoza y Alsásua de la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (en ptas tm y km)

	Líneas de la compañía de los Ferrocarriles de Barcelona a Tarragona y Francia (después «red catalana» de MZA)				Línea de Barcelona a Zaragoza y Alsásua de la compañía de los CC.HH. del Norte de España			
	Ptas corrientes	Índice	Ptas constantes (*)	Índice	Ptas corrientes	Índice	Ptas constantes (*)	Índice
1878	0,113	100,0	0,123	100,0	0,125	100,0	0,136	100,0
1879	0,100	88,5	0,108	87,9	0,093	74,4	0,100	73,5
1880	0,096	85,0	0,102	83,2	0,105	84,0	0,112	82,4
1881	0,095	84,1	0,101	82,2	0,103	82,4	0,110	80,9
1882	0,087	77,0	0,090	73,2	0,100	80,0	0,103	75,7
1883	0,085	75,2	0,089	72,7	0,098	78,4	0,103	75,7
1884	0,080	70,8	0,083	67,6	0,096	76,8	0,100	73,5

(continúa)

69. *Ibidem*, p. 96. El 1923 el precio inglés era de 32,58 ptas qm y en Barcelona, el trigo se cotizó a 48,04 de media, es decir, un 47,4% más caro; Flores de Lemus (1976), p. 480. Por otra parte, durante los primeros lustros del siglo XX, no parece que el consumo per cápita de pan (cifrado en unos 132 kg) variara demasiado en Barcelona ni tampoco el porcentaje de la alimentación en el coste de la vida, que osciló entre el 63 y el 66 %; Maluquer de Motes (2006), pp. 350 y 353.

70. Simpson (1995), pp. 32 y *passim*.

71. Pascual (1999), pp. 470-478.

(continuación)

Líneas de la compañía de los Ferrocarriles de Barcelona a Tarragona y Francia (después «red catalana» de MZA)				Línea de Barcelona a Zaragoza y Alsásua de la compañía de los CC.HH, del Norte de España				
	Ptas corrientes	Índice	Ptas constantes (*)	Índice	Ptas corrientes	Índice	Ptas constantes (*)	Índice
1885	0,066	58,4	0,069	56,3	0,099	79,2	0,104	76,5
1886	0,070	61,9	0,074	59,9	0,105	84,0	0,110	80,9
1887	0,074	65,5	0,076	62,0	0,101	80,8	0,104	76,5
1888	0,085	75,2	0,088	71,3	0,093	74,4	0,096	70,6
1889	0,085	75,2	0,093	75,9	0,103	82,4	0,113	83,1
1890	0,084	74,3	0,093	75,8	0,099	79,2	0,110	80,9
1891	0,086	76,1	0,091	74,4	0,111	88,8	0,118	86,8
1892	0,087	77,0	0,088	71,7	0,104	83,2	0,105	77,2
1893	0,090	79,6	0,095	77,5	0,095	76,0	0,101	74,3
1894	0,088	77,9	0,094	76,5	0,090	72,0	0,096	70,6
1895	0,085	75,2	0,092	75,2	0,092	73,6	0,100	73,5
1896	0,095	84,1	0,105	85,2	0,083	66,4	0,092	67,6
1897	0,097	86,1	0,103	83,5	0,076	60,8	0,080	58,8
1898	0,099	87,6	0,102	82,7	0,064	51,2	0,066	48,5
1899	0,099	87,6	0,103	83,8	0,070	56,0	0,073	53,7
1900	0,095	84,1	0,098	79,9				
1901	0,086	76,1	0,087	70,7	0,068	54,4	0,069	50,7
1902	0,081	71,7	0,080	65,4	0,068	54,4	0,067	49,3
1903	0,079	69,9	0,078	63,2	0,066	52,8	0,065	47,8
1904	0,083	73,5	0,081	66,2	0,066	52,8	0,065	47,8
1905	0,077	68,1	0,075	61,3	0,074	59,2	0,072	52,9
1906	0,075	66,4	0,075	60,8	0,070	56,0	0,070	51,5
1907	0,076	67,3	0,076	61,6	0,066	52,8	0,066	48,5
1908	0,074	65,5	0,074	60,3	0,074	59,2	0,074	54,4
1909	0,071	62,8	0,073	59,6	0,069	55,2	0,071	52,2
1910	0,072	63,7	0,075	60,8	0,069	55,2	0,072	52,9
1911	0,071	62,8	0,071	58,2	0,067	53,6	0,067	49,3
1912	0,069	61,1	0,070	57,0	0,069	55,2	0,070	51,5
1913	0,069	61,1	0,068	55,7	0,072	57,6	0,071	52,2
1914	0,069	61,1	0,068	55,1	0,070	56,0	0,069	50,7
1915	0,069	61,1	0,065	52,5	0,066	52,8	0,062	45,6
1916	0,069	61,1	0,060	49,1	0,064	51,2	0,056	41,2
1917	0,067	59,3	0,051	41,1	0,074	59,2	0,056	41,2

(continúa)

(continuación)

Líneas de la compañía de los Ferrocarriles de Barcelona a Tarragona y Francia (después «red catalana» de MZA)					Línea de Barcelona a Zaragoza y Alsásua de la compañía de los CC.HH. del Norte de España			
	Ptas corrientes	Índice	Ptas constantes (*)	Índice	Ptas corrientes	Índice	Ptas constantes (*)	Índice
1918	0,075	66,4	0,048	38,8	0,084	67,2	0,053	39,0
1919	0,109	96,5	0,062	50,2	0,101	80,8	0,057	41,9
1920	0,106	93,8	0,055	45,1	0,094	75,2	0,049	36,0
1921	0,104	92,0	0,058	47,3	0,091	72,8	0,051	37,5
1922	0,103	91,2	0,060	48,8	0,101	80,8	0,059	43,4
1923	0,107	94,7	0,062	50,8	0,102	81,6	0,060	44,1
1924	0,114	100,9	0,065	53,1	0,106	84,8	0,061	44,9
1925	0,113	100,0	0,065	52,6	0,108	86,4	0,062	45,6
1926	0,113	100,0	0,067	54,7	0,109	87,2	0,065	47,8
1927	0,113	100,0	0,068	55,0	0,109	87,2	0,065	47,8
1928	0,113	100,0	0,069	56,0	0,099	79,2	0,060	44,1
1929	0,113	100,0	0,064	52,3	0,105	84,0	0,060	44,1
1930	0,113	100,0	0,066	53,5	0,110	88,0	0,064	47,1
1931	0,113	100,0	0,064	51,9	0,109	87,2	0,062	45,6
1932	0,113	100,0	0,064	52,5	0,106	84,8	0,060	44,1
1933	0,113	100,0	0,066	53,7	0,108	86,4	0,063	46,3
1934	0,119	105,3	0,067	54,8				
1935	0,126	111,5	0,071	58,0				

(*) Las series en ptas constantes se han obtenido a base de deflactar el producto en ptas corrientes por el índice de precios al consumo elaborado por Maluquer de Motes, pp. 380-382, considerando base 100 la media del decenio de 1900-09.

Fuentes: *Memoria[s]...* de las compañías de los Ferrocarriles de Barcelona a Tarragona y Francia entre 1878 y 1898, de la de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante entre 1899 y 1935 y de la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

BIBLIOGRAFÍA

- BARQUÍN, Rafael (1997), «Transporte y precio del trigo en el siglo XIX: creación y reordenación de un mercado nacional», *Revista de Historia Económica*, 1, pp. 17-47.
- BRODER, Albert (2012), *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CARRERAS, Albert (1990), *Industrialización española: estudios de historia cuantitativa* Espasa-Calpe, Madrid.

- FLORES DE LEMUS, Antonio (1976), «Sobre una dirección fundamental de la producción rural española», *Hacienda Pública Española*, 42-43, pp. 471-485.
- FONTANA, Josep (1967), «La primera etapa en la formación del mercado nacional a España», en *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, vol. II, Universitat de Barcelona, Barcelona, pp. 143-161.
- (1970), «Colapso y transformaciones del comercio exterior español entre 1792 y 1827: un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen», *Moneda y Crédito*, 115, pp. 3-23.
- (1971), *La quiebra de la monarquía absoluta, 1814-1820 (La crisis del Antiguo régimen en España)*, Ariel, Barcelona.
- (1998), *La fi de l'Antic Règim i la industrialització (1787-1868)*, Edicions 62, Barcelona.
- FRADERA, Josep M. (1987), *Indústria i mercat. Les bases comercials de la indústria catalana moderna (1814-1845)*, Crítica, Barcelona.
- GARRABOU, Ramon (1975), «La crisi agrària espanyola de finals del segle XIX: una etapa en el desenvolupament del capitalisme», *Recerques*, 5, pp. 163-216.
- (1979), «La información arancelaria sobre el comercio de cereales y de lana de 1847: Datos para la historia de la formación del mercado interior», *Agricultura y Sociedad*, 10, pp. 299-375.
- GARRABOU, Ramon, y SANZ, Jesús (1985), «La agricultura española durante el siglo XIX: ¿inmovilismo o cambio», en GARRABOU, R., y SANZ, J. (eds.), *Història agrària de la Espanya contemporània 2. Expansió i crisi (1850-1900)*, Crítica, Barcelona, pp. 7-191.
- GARRABOU, Ramon, y PUJOL, Josep (1987), «El canvi agrari a la Catalunya del segle XIX», *Recerques. Homenatge a Pierre Vilar. Vol. I*, 19 (1987), pp. 35-83.
- GARRABOU, Ramon (ed.) (1988), *La crisi agrària de fines del siglo XIX*, Crítica, Barcelona.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*, Alianza, Madrid.
- GRUPO DE ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL (1980), *Los precios del trigo y de la cebada en España, 1891-1907*, Banco de España, Madrid.
- HERRANZ LONCÁN, Alfonso (2008), *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- LÓPEZ MORELL, Miguel A. (2005), *La casa Rothschild en España (1812-1841)*, Marcial Pons, Madrid.
- LLOPIS AGELÁN, Enrique (2002), «Otras caras 'menos amables' de la agricultura española contemporánea», *Historia Agraria*, 28, pp. 179-198.
- LLUCH, Ernest (1973), *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840). Els orígens ideològics del proteccionisme i la presa de consciència de la burgesia catalana*, Edicions 62, Barcelona.
- MALUQUER DE MOTES, Jordi (1994a), «La gran transformació. Industrialització i modernització a la Catalunya del segle XIX», en NADAL, J., et al (eds.), *Història econòmica de la Catalunya contemporània. S. XIX. 1. La formació d'una societat industrial*, Enciclopèdia Catalana, Barcelona, pp. 39-345.

- (1994b), «El índice de la producción industrial de Cataluña. Una nueva estimación (1817-1935)», *Revista de Historia Industrial*, 5, pp. 45-71.
- (2006), «‘La paradisíaca estabilidad de la anteguerra’. Elaboración de un índice de precios de consumo en España, 1848-1936», *Revista de Historia Económica*, 2, pp. 333-382.
- MARTÍN-ACEÑA, Pablo (1994), «Spain during the classical gold Standard years, 1880-1914», en BORDO, M.D., y CAPIE, F. (eds.), *Monetary regimes in transition*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 135-172.
- NADAL, Jordi (1975), *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1914-1913*, Ariel, Barcelona.
- (1983), «La població», en Nadal Farreras, J., y Wolff, P. (dirs.), *Història de Catalunya*, Oikos-Tau, Vilassar de Mar, pp. 65-94.
- (1992), «Cataluña, la fábrica de España. La formación de la industria moderna en Cataluña», en *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Ariel, Barcelona, pp. 84-154.
- PASCUAL, Pere (1990), *Agricultura i industrialització a la Catalunya del segle XIX. Formació i desestructuració d'un sistema econòmic*, Crítica, Barcelona.
- (1991), «La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX», en NADAL, J., et al (eds.), *Història econòmica de la Catalunya contemporània. S. XIX. 3. Indústria, transports i finances*, Enciclopèdia Catalana, Barcelona, pp. 233-335.
- (1999), *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Catalana de Ferrocarriles (1843-1898)*, Edicions Universitat de Barcelona/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Barcelona.
- (2000), «La gran decepción. La rentabilidad del capital acciones de los ferrocarriles catalanes (1849-1943)», *Revista de Historia Industrial*, 17, pp. 11-59.
- PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro (1988), *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Alianza, Madrid.
- PUJOL, Josep (1984), «Les crisis de malvenda del sector vitivinícola català entre el 1892 i el 1935», *Recerques*, 15, pp. 57-78.
- RODRIGO ALHARILLA, Martín (2000), *Los marqueses de Comillas, 1817-1925. Antonio y Claudio López*, Lid, Madrid.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás (1975), *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX. I. Trigo y cebada*, Banco de España, Madrid.
- SIMPSON, James (1995), *Spanish agriculture. The long Siesta, 1765-1965*, Cambridge University Press, Cambridge.
- SUDRIÀ, Carles (1983), «La exportación en el desarrollo de la industria algodonera española, 1875-1900», *Revista de Historia Económica*, 2, pp. 369-386.
- (1994), «Capitalistes i fabricants. El finançament de la industrialització catalana (1815-1866)», *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, v, pp. 29-40.
- TEDDE, Pedro (1978), «La compañías ferroviarias de España (1855-1935)», en ARTOLA, M. (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. II. Los ferrocarriles y la economía*, Banco de España, Madrid, pp. 9-354.

VICENS VIVES, Jaume (1954), «Coyuntura económica y reformismo burgués. Dos factores en la evolución de la España del Antiguo Régimen», *Estudios de Historia Moderna*, IV, pp. 351-391.

VILAR, Pierre (1968), *Catalunya dins l'Espanya moderna* [...]. *Volum quart: La formació del capital comercial*, Edicions 62, Barcelona.

WAIS, Francisco (1974), *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, Madrid.



La cuestión de las tarifas ferroviarias y el abastecimiento del mercado catalán de cereales y harina (1865-1900)

RESUMEN

El artículo trata de las expectativas generadas por la construcción de la red ferroviaria sobre los precios del trigo en los mercados de la periferia peninsular. El mismo tiene por objeto precisar los términos del debate que se suscitó sobre el nivel de las tarifas del transporte ferroviario a raíz del boom importador de cereales a partir de la década de 1880. Las estrategias que se barajaron para frenar este proceso fueron reducir tarifas, construir nuevas líneas para acortar distancias entre los centros de producción y los de consumo o aumentar la protección arancelaria. Por último, se intenta precisar en qué medida la reducción de los precios del transporte ferroviario podía contribuir a frenar el auge importador y restablecer la articulación del mercado interior de cereales.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarriles, Transporte de trigo, Crisis agraria, Tarifas, Aranceles, Cataluña

CÓDIGOS JEL: L92, N52, N73, O24



The issue of rail fares and Catalan market supply of grain and flour (1865-1900)

ABSTRACT

This survey deals with the expectations generated by the construction of the rail network on wheat prices in the mainland periphery. It clarifies the terms of the debate that arose on the level of rail transportation fees in the wake of the cereal import boom from the 1880s. Strategies were shuffled to stop this process: reducing rates, new build lines to shorten distances between the centres of production and consumption, or increased tariff protection. Finally, it tries to clarify to what extent the reduction in prices of rail transport could help stem the rise in imports and restore the articulation of the internal cereals market.

KEYWORDS: Railways, Transport of Wheat, Agrarian Crisis, Tariffs, Duties, Catalonia

JEL CODES: L92, N52, N73, O24