

# La comercialització de productes agraris l'any 1886. Reflexions sobre el mercat nacional espanyol

*per Magí Casañas i Vallès*

## *Introducció*

La formació del mercat nacional és un dels temes essencials que cal tenir ben presents en analitzar el creixement econòmic modern de qualsevol país. El pes de l'agricultura en l'economia de l'Antic Règim i el caràcter tancat de les activitats agrícoles, destinades majoritàriament a l'autoconsum, exigien la transformació d'aquest sector com a requisit del creixement industrial. Els distints models europeus de trànsit d'una economia feudal a una economia capitalista coincideixen a assenyalar la importància de fenòmens com ara l'increment de la productivitat agrària, que permet l'acumulació d'excedents, la inserció de l'agricultura en el circuit comercial i la formació d'un mercat nacional.

En el cas espanyol, la manera com es produeix la liquidació del sistema senyorial i la política econòmica de les noves classes dirigents donaren com a resultat un creixement feble i mancat de l'equilibri necessari.<sup>1</sup> Efectivament, el projecte de convertir Espanya en la reserva agrícola de l'Europa industrial es va traduir en l'atorgament d'una sèrie de privilegis al sector agrari que, d'aquesta manera, va poder créixer amb unes transformacions mínimes. Durant una part considerable del segle XIX el desenvolupament del capitalisme agrari es produí sobre la base d'uns conreus extensius, fets amb tècniques endarrerides, i una utilització en massa del factor treball, amb greu perjudici de les pastures. A això hem d'afegir el poc interès que demostrà la burgesia terratinent envers la reinversió de capitals a l'agricultura, i la seva obsessió en la compra i acumulació de terres, obsessió que comportava una progressiva expropiació dels camperols.

Les contradiccions del model socio-econòmic imposat per la burgesia havien de repercutir en el procés de formació del mercat nacional. En primer lloc, les dificultats del sector industrial,<sup>2</sup> els mancaments de la política d'obres públiques<sup>3</sup> i, especialment, l'escassa rendabilitat d'una agricultura majoritàriament

1. Vegeu, per exemple, la síntesi que ofereix Jordi MALUQUER, *El socialismo en España 1833-1868*, cap. I.

2. Jordi NADAL, *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, caps. vi i vii.

3. Pel que respecta als mitjans de transport, fonamentalment el ferrocarril, vegeu J. NADAL, *El fracaso...*, cap. II. Jo mateix he fet referència a aquestes qüestions a *El ferro-*

cerealista, juntament amb la misèria de la massa de camperols, lligats a unes explotacions que amb prou feines permetien un nivell de subsistència<sup>4</sup> sens dubte havien de comprometre durant molt de temps la possibilitat d'un mercat actiu i integrat, amb un alt nivell d'intercanvis. De tota manera, la formació del mercat nacional espanyol és una part essencial de la nostra història contemporània que ens és encara desconeguda, malgrat les interessants aportacions fetes aquests darrers anys.<sup>5</sup> El tema exigeix un treball rigorós, sobretot a nivell local, i obert a qualsevol tipus de material que pugui suggerir noves pistes.

El que ve ara és una anàlisi de la situació del mercat de productes agraris bàsics l'any 1886. Partint de les xifres del tràfic ferroviari i de cabotatge he calculat, per cada província, les entrades i sortides de productes del país, a fi d'obtenir una sèrie de balanços provincials per a cada producte. Després, i tenint en compte les notícies i els comentaris de les companyies encarregades del transport, he tractat de reconstruir els principals camins recorreguts per aquests productes, des dels centres exportadors fins a les zones deficitàries. Per a completar el quadre he tingut en compte el volum de les importacions realitzat per cada província. D'aquesta manera s'obté una panoràmica de les zones productores i consumidores, el volum i la direcció dels intercanvis i les vies d'aprovisionament de les àrees deficitàries. Finalment, i per les províncies enllaçades pels ferrocarrils del nord, he realitzat el mateix tipus d'operacions incloent-hi una sèrie de productes industrials, a fi d'observar el volum i les característiques d'uns possibles intercanvis entre productes agraris i productes industrials. Sóc conscient que caldrà anar en compte a l'hora de treure conclusions d'un treball d'aquesta mena. La configuració del mercat agrari en un moment determinat pot oferir una imatge falsejada de la realitat i ens diu molt poc sobre l'evolució d'aquest mercat. Una altra cosa fóra de poder establir comparacions fent els mateixos càlculs per èpoques distintes. Malauradament, les xifres emprades no ho permeten. Malgrat tot, i atès l'actual nivell de coneixements sobre la formació del mercat nacional espanyol, penso que treballs com aquest poden ésser d'alguna utilitat.

La principal font d'informació ha estat els volums de *La crisis agrícola y pecuaria*, sobretot el VII. El decret reial del 7 de juliol de 1887 creà una comissió per a estudiar la crítica situació del camp espanyol a la penúltima dècada del segle passat. Com a resposta a un extens qüestionari enviat per aquesta comissió, les empreses ferroviàries i la direcció general de duanes presentaren les dades corresponents al tràfic estació per estació, entrades i sortides per cabotatge i importacions-exportacions de cadascuna de les províncies. La cobertura temporal de les xifres és variable. Mentre les corresponents a la direcció general van del 1868 al 1886, les dades de tràfic ferroviari solament

---

*carril en España 1844-1868. Consideraciones en torno a una crisis*, «Investigaciones económicas», núm. 4.

4. G. ANES, *Las crisis agrarias en la España moderna*; J. NADAL, *El fracaso...*, cap. III; J. MALUQUER, *op. cit.*, cap. I.

5. Josep FONTANA, «Formación del mercado nacional y toma de conciencia de la burguesía», a *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*; N. SÁNCHEZ-ALBORNOZ, «La integración del mercado nacional. España e Italia», a *Jalones en la modernización de España*.

QUADRE 1. Balanços provincials del tràfic ferroviari l'any 1886 (en milers de tones)

<i>províncies</i>	<i>cereals</i>	<i>farina</i>	<i>vi-aiguarent</i>	<i>oli vegetal</i>
Albacete	+ 5'9	/	- 21	- 3'9
Alacant	- 46'8	- 4'0	- 0'2	- 1'6
Almeria	/	/	/	/
Avila	+ 11'6	/	+ 0'9	- 1'3
Badajoz	+ 59'5	+ 1'0	+ 3'0	/
Barcelona	- 23'7	- 5'2	+ 4'3	- 14'1
Burgos	+ 1'0	+ 8'8	- 2'2	- 2'7
Càceres	/	+ 2'1	- 0'8	/
Cadís	- 8'2	- 6'5	+ 4'1	- 3'3
Castelló de la Plana	/	/	+ 7'0	/
Ciudad Real	+ 3'3	+ 1'3	+ 32'8	/
Còrdova	+ 15'3	+ 3'5	+ 2'9	+ 23'6
la Corunya	/	- 5'6	- 4'3	+ 1'5
Conca	+ 1'0	/	+ 1'3	/
Girona	+ 1'1	- 5'0	- 122'9	/
Granada	+ 1'5	+ 1'0	- 0'4	/
Guadalajara	+ 4'6	+ 4'6	- 0'9	/
Huelva	- 2'2	- 2'8	+ 12'3	/
Oscá	+ 12'8	+ 2'5	+ 16'4	/
Jaén	- 1'4	- 1'4	- 3'1	+ 22'4
Lleó	+ 2'2	+ 5'9	+ 0'3	- 1'7
Lleida	+ 3'2	- 1'5	+ 29'6	+ 5'8
Logronyo	- 4'4	- 1'8	+ 16'8	- 1'2
Lugo	- 1'1	- 7'4	- 3'0	/
Madrid	- 39'2	- 15'4	- 40'0	- 12'8
Màlaga	- 18'1	- 5'1	- 7'4	- 6'0
Múrcia	- 1'8	- 2'2	- 0'2	- 5'3
Orense	/	/	+ 4'2	/
Palència	+ 17'3	+ 53'8	+ 2'6	- 2'8
Pontevedra	/	/	/	/
Salamanca	+ 13'0	+ 2'1	/	/
Santander	- 3'8	- 34'9	- 9'5	/
Segòvia	+ 1'3	/	- 0'2	/
Sevilla	+ 1'3	+ 3'4	- 8'7	+ 4'7
Sòria	+ 2'5	/	/	/
Tarragona	/	- 13'5	+ 71'7	+ 19'3
Terol	/	/	/	/
Toledo	+ 40'8	+ 3'1	+ 7'5	/
València	- 8'4	- 1'4	+ 41'2	/
Valladolid	+ 23'5	+ 18'6	+ 20'3	- 8'8
Zamora	/	/	/	/
Saragossa	- 6'0	+ 20'9	+ 65'0	- 1'2
Guipúscoa	- 3'8	- 5'0	- 105'3	+ 2'8
Biscaia	- 13'1	- 11'3	- 12'6	+ 39'2
Alaba	- 11'8	+ 4'7	- 4'4	- 1'0
Navarra	+ 4'9	+ 1'4	+ 11'3	- 2'1
Astúries	- 2'8	- 16'9	- 5'8	/

cobreixen el període 1882-1886, i encara no totes. Aquest fet impedeix qual-sevol anàlisi comparativa entre dues dates. Per altra banda, les sèries presenten alguns problemes. En primer lloc, algunes companyies, com la d'Almansa a València i Tarragona, només fan constar les expedicions de sortida. Aquesta deficiència no és massa greu, car els comentaris i unes xifres addicionals que l'empresa aporta permeten de refer, almenys parcialment, el volum d'entrades. Un altre inconvenient és la manca de correspondència, en alguns casos, entre els productes inclosos en sèries equivalents per part de distintes companyies. Aquest és, per exemple, el cas de l'oli. Mentre algunes empreses donen el tràfic d'olis vegetals, d'altres es limiten a l'oli d'oliva, i la companyia dels ferrocarrils del nord uneix en un mateix grup «*aceites, jabón y grasas*». Aquestes limitacions afecten poc els volums i les tendències generals del tràfic agrícola, però ens obliguen a atorgar a les xifres un caràcter aproximat i indicatiu.

## I. COMERÇ AGRÍCOLA L'ANY 1886

Els productes en què es basa aquest estudi són els cereals, la farina, el vi i l'aiguardent i els olis vegetals. M'he limitat a aquests, condicionat per les fonts de què disposava, però he de dir que són els únics que representen un volum de transaccions important a nivell nacional.

Els quadres 1 i 2 recullen les xifres que indiquen, per cada província, el balanç positiu (sortides superiors a entrades), o negatiu (predomini d'entrades), dels intercanvis realitzats en cadascun dels productes esmentats. La manca de xifra indica que, o bé no hi ha tràfic, o que les entrades i sortides són gairebé iguals, de manera que es contraresten. En els mapes 1 i 2 he expressat aquests resultats d'una manera gràfica, afegint-hi el moviment exportació-importació, i assenyalant, en el cas dels productes transportats per ferrocarril, els principals itineraris d'origen a destinació.

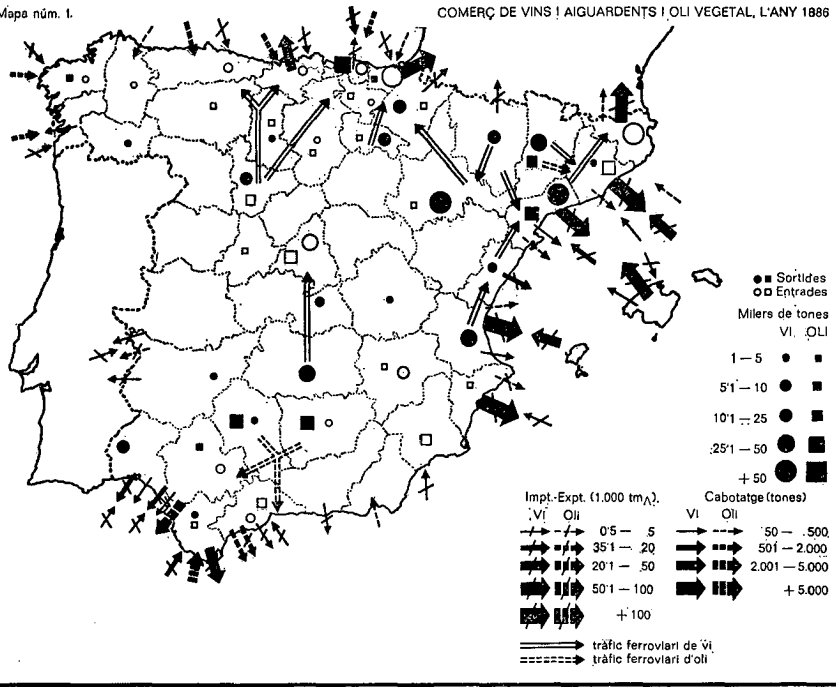
### a) Comercialització de vi-aiguardent

D'acord amb el mapa número 1, els excedents de vi-aiguardent es concentren al nord-est, en una zona triangular que enllaça València, Barcelona, Navarra i Logronyo, més unes quantitats importants a La Mancha, Huelva i Valladolid.<sup>6</sup> La majoria d'aquests excedents es destinen a l'exportació, sense oblidar

6. El mapa, construït a base de dades de tràfic interprovincial, no reflecteix l'alt volum de producció d'Alacant i Cadis que surt de la província per via marítima. Per exemple, sabem que l'any 1886 Cadis exporta 27,9 milers de tones de xerès i vins similars. En el cas d'Alacant, el tràfic interior de la província és molt superior a les 100.000 tones. Es tracta, bàsicament, de producció local destinada a l'exportació (entrades i sortides, estació, s'anul·len).

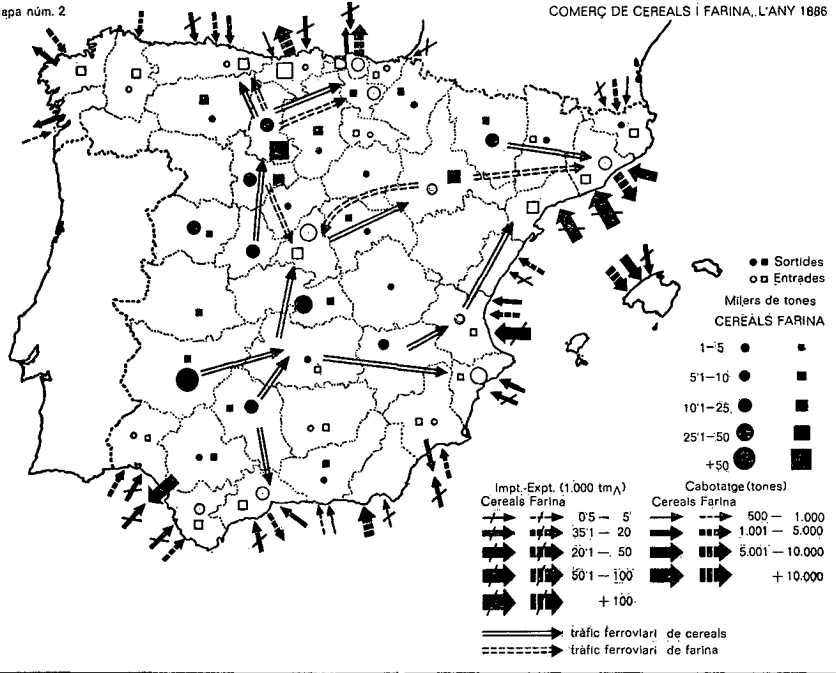
Mapa núm. 1.

COMERÇ DE VINS I AIGUARDENTS I OLI VEGETAL, L'ANY 1886



Mapa núm. 2

COMERÇ DE CEREALS I FARINA, L'ANY 1886



l'abastament de Madrid i les capitals cantàbriques. Les principals partides surten dels ports mediterranis; així, l'any 1886, d'un total de 697,9 milers de tones facturades, 142,5 milers ho foren a València, 111,7 a Barcelona i 102,2 a Alacant. Per terra, Girona i Guipúscoa ocupen els primers llocs, amb unes sortides de 98,3 i 81,8 milers de tones, respectivament. Pel que fa a la importació, comprovem que es canalitza, així mateix, a través de Barcelona, València i Tarragona. La partida més important és d'aiguardent i esperits, que representa una quantitat molt per sota de les xifres de sortida.<sup>7</sup>

El cabotatge té, en el cas dels vins, una importància secundària a causa de l'escassetat de tràfic, i es caracteritza per l'absorció que fa Barcelona d'una part dels excedents del llevant i d'Andalusia.

### b) Comercialització de l'oli vegetal

Segons el mapa, la producció d'oli vegetal, d'oliva bàsicament, es concentra en dues zones: Andalusia, i més concretament les províncies de Jaén i Còrdova, i la Catalunya nova.<sup>8</sup> Com en el cas del vi, una bona part dels excedents d'oli, un total de 15,1 milers de tones, s'envien a l'estranger, principalment pels ports de Màlaga, Barcelona i Sevilla. Màlaga controla les sortides d'oli andalús, mentre que Barcelona canalitza els excedents de Lleida i Tarragona. Cáceres participa d'aquesta exportació amb una quantitat considerable, 4.000 tones, que el mapa no reflecteix, car la sortida no es féu per ferrocarril. Si Màlaga és el principal centre exportador, Sevilla s'especialitza en la redistribució per via de cabotatge. Més d'11.000 tones d'oli d'oliva són embarcades a Sevilla en direcció a Cadis, per un banda, i a Galícia i Astúries, per una altra.

Tot això suggereix el que podria ser el primer punt de reflexió. Tant en el cas del vi com en el de l'oli el caràcter comercial de la producció és ben clar, i el volum d'excedents comercialitzats considerable. No obstant això, la importància directa d'ambdós productes en l'articulació del mercat a nivell nacional és força secundària. La localització de les zones amb excedents importants a la perifèria del país, i l'orientació vers l'exterior del seu comerç fan que el nombre de províncies afectades pel procés de comercialització sigui molt baix. A més, i des del punt de vista del mercat interior, el moviment té una única direcció; d'aquesta manera, els intercanvis generats per aquests excedents són mínims. Ara bé, indirectament, l'enriquiment d'unes zones exportadores i l'especialització en uns conreus rendables pot haver tingut un paper important, sobretot en èpoques de restriccions a la importació, en obligar a cercar en els mercats interiors aquells productes que la zona no produeix.

7. El total de les importacions d'aiguardent i esperit l'any 1886 fou de 108,8 milers de tones.

8. La partida de Biscaia, de l'ordre de les 39.000 tones, és totalment falsa. Biscaia no és terra productora d'oli vegetal, i no hi ha entrades importants de l'exterior. Es tracta, com dèiem al començament, que les estadístiques de «nord» barregen en un mateix grup «*aceites, jabón y grasas*». Probablement aquesta xifra respon a olis minerals i derivats industrials del greix.

QUADRE 2. Balanços provincials del tràfic de cabotatge l'any 1886  
(en milers de tones)

<i>províncies</i>	<i>cereals</i>	<i>farina</i>	<i>vi-aiguardent</i>	<i>oli d'oliva</i>
Alacant	— 3'5	— 0'02	+ 0'03	/
Almeria	+ 0'3	— 7'1	/	— 0'3
Barcelona	— 5'1	+ 8'7	— 0'2	— 0'1
Cadix	+ 0'2	— 1'8	— 0'03	— 5'4
Castelló de la Plana	— 0'2	— 1'9	+ 0'01	/
la Corunya	+ 3'1	— 1'7	— 0'02	— 1'9
Girona	— 0'5	— 1'3	— 0'01	+ 0'05
Granada	— 0'8	— 0'9	+ 0'03	+ 0'01
Guipúscoa	/	+ 0'2	/	— 0'1
Huelva	— 0'04	— 3'7	+ 0'09	— 0'04
Lugo	— 0'3	— 1'5	/	— 0,2
Màlaga	— 3'3	+ 5'1	— 0'02	+ 0'7
Múrcia	+ 2'0	— 3'4	/	+ 0'01
Oviedo	— 4'0	— 2'5	— 0'01	— 1'8
Pontevedra	+ 1'7	— 0'9	+ 0'01	— 1'8
Santander	— 0'5	+ 19'8	— 0'02	— 0'6
Sevilla	+ 13'1	+ 0'3	+ 0'04	+ 11'4
Tarragona	— 0'4	/	+ 0'09	+ 0'2
València	— 2'4	— 1'7	+ 0'07	+ 0'2
Biscaia	+ 1'2	+ 6'2	— 0'02	— 0'9
Balears	— 5'5	— 5'4	/	+ 0'2

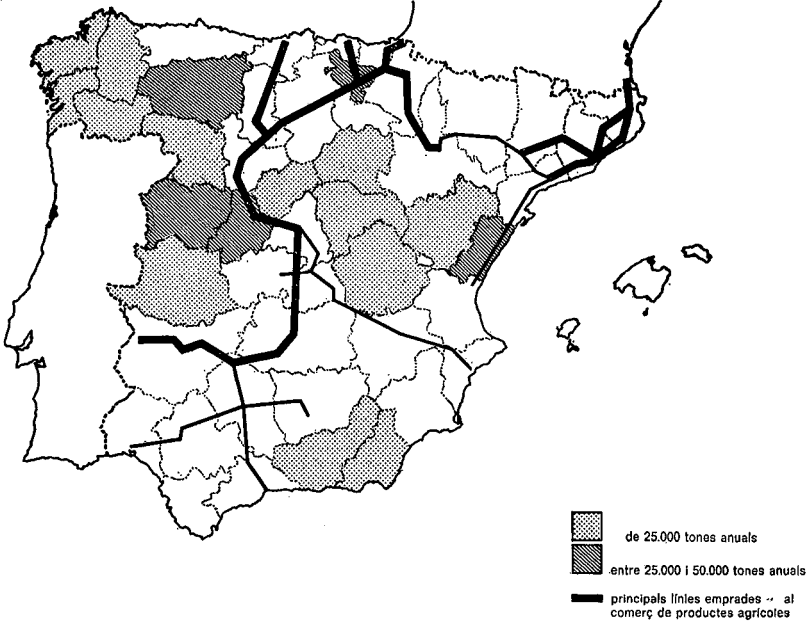
c) *Comercialització dels cereals i la farina*

L'any 1886 els cereals continuen essent el primer conreu del camp espanyol; així, no és estrany que, juntament amb la farina, representin un percentatge elevadíssim del total d'intercanvis agrícoles. El mapa número 2 posa en relleu l'acumulació d'excedents a la zona de l'interior, i sobretot a la meitat occidental del país, amb dues àrees de màxima concentració entorn a Valladolid-Palència, per una banda, i a Badajoz per l'altra. Encara que a una escala més reduïda, l'Aragó representa un tercer nucli amb excedents, sobretot de farina. Les zones deficitàries ocupen, pràcticament, la totalitat de la perifèria, a més a més de Madrid.

La col·locació d'aquests excedents és una operació de caràcter eminentment intern. L'exportació de cereals és mínima, mentre que, en el cas de la farina, Santander acapara la quasi totalitat de les sortides, amb un volum de l'ordre de 20,2 milers de tones. Tal com queda reflectit en el mapa, les partides procedents de Castella la Vella van destinades, principalment, a les províncies de la franja cantàbrica. En l'abastament de Madrid participen cereals castellans i d'Extremadura, i farines de Castella i Aragó. Un fet que crida l'atenció és la poca entitat del tràfic a la perifèria mediterrània, una zona tradicionalment deficitària en gra. Les partides facturades a l'Aragó, o les que arriben de La Mancha i Extremadura, són clarament insuficients per a cobrir les necessitats de les ciutats mediterrànies. L'explicació és prou simple si tenim en compte

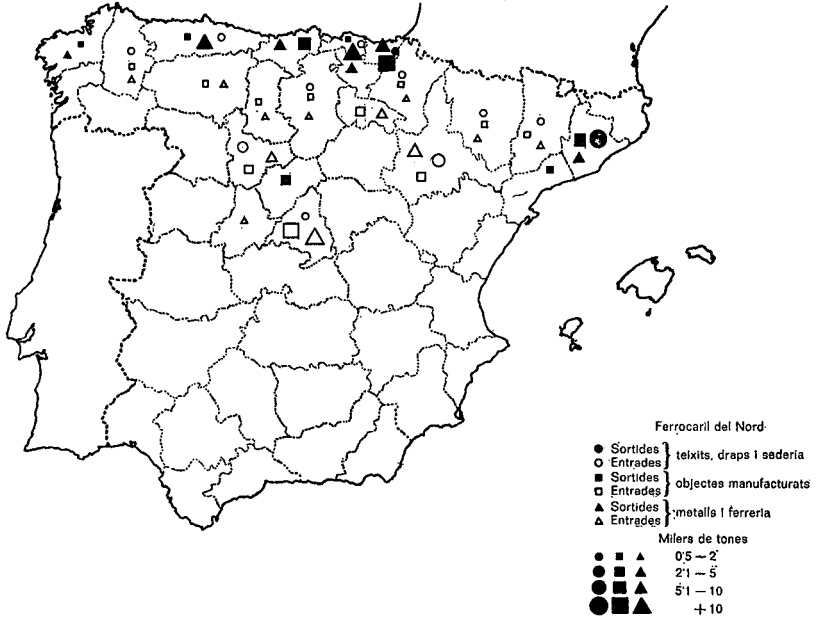
Mapa núm. 3

CIRCULACIÓ DE PRODUCTES AGRÍCOLES, L'ANY 1886



Mapa núm. 4

BALANÇOS PROVINCIALS DE PRODUCTES INDUSTRIALS





el volum i la distribució dels cereals importats l'any 1886. El quadre número 3 mostra com la perifèria absorbeix la quasi totalitat de les 300.000 tones de cereals importades, i posa en relleu que en aquests moments les províncies costaneres, i sobretot les de la Mediterrània, s'abasten majoritàriament de cereals estrangers.

Pel que fa al cabotatge, el comerç de cereals és controlat per Sevilla, que canalitza els excedents andalusos, a la vegada que reexporta cereals estrangers cap als ports mediterranis. A una escala més reduïda, la zona cantàbrica presenta un volum d'intercanvis considerable. El moviment de farines posa en relleu dos fenòmens diferents. En primer lloc, tenim el cas de Santander, que continua essent la sortida natural al mar de les farines elaborades a Castella i el principal centre exportador d'aquest producte cap a les colònies americanes. Una part de la farina que arriba a Santander és distribuïda per la perifèria nacional mitjançant el cabotatge. Una situació ben diferent presenta Barcelona, província deficitària en gra, on funciona un important procés de fabricació de farina amb blats d'importació. L'any econòmic 1886-87 hi havia a Barcelona 56 fàbriques de farina (la xifra més elevada de tot el país), 52 de les quals eren de vapor. La producció obtinguda crea uns excedents considerables. El 1886 comprovem unes sortides per cabotatge superiors a les 8.000 tones, que representen una forta competència per als proveïdors tradicionals en una bona part dels ports mediterranis.

L'observació del gràfic de moviment de cereals i farines l'any 1886 no permet de tenir gaire optimisme respecte al grau d'integració del mercat de productes agraris en aquells moments. Malgrat el millorament del sector agrícola, i malgrat els milers de quilòmetres de xarxa ferroviària, hem pogut comprovar la separació entre un interior productor de grans, i capaç d'acumular uns excedents considerables, i una perifèria totalment decantada cap a l'exterior a

QUADRE 3. Entrades de cereals per província (en milers de tones)

<i>províncies</i>	<i>importacions de l'estranger</i>	<i>entrades per ferrocarril</i>
Alacant	15'1	46'8
Almeria	4'4	—
Barcelona	121'4	23'7
Cadís	7'0	8'2
Guipúscoa	4'9	3'8
Huelva	6'3	2'2
Màlaga	14'2	18'1
Múrcia	11'9	1'8
Oviedo	19'5	2'8
Santander	10'0	18'7
Sevilla	11'3	—
Tarragona	25'4	—
València	35'1	8'4
Biscaia	5'5	13'1
TOTALS	292'5	148'0

l'hora d'abastir-se de cereals. Aquesta situació, característica d'èpoques anteriors, suggereix el predomini de forces immobilitistes en l'estructura del mercat. En efecte, la persistència del clàssic dualisme perifèria-centre ens obliga a reflexionar sobre els avenços aconseguits envers la integració entre els centres productors i de consum.

Un altre fet que el gràfic posa en relleu és la poca extensió de l'àrea on tenen lloc transaccions importants i el baix nombre de províncies que hi prenen part; en principi, això indica l'existència de profundes diferències entre unes zones i les altres. Aquestes diferències es confirmen si tenim en compte que, mentre que la mitjana provincial de productes agraris transportats per ferrocarril, l'any 1886, és d'unes 100.000 tones,<sup>9</sup> 13 províncies, un 25 % del total, tenen una circulació inferior a 25.000 tones anuals, i d'aquestes n'hi ha quatre (Zamora, Terol, Almeria i Pontevedra) on el tràfic és igual a zero. En el mapa número 3 podem veure la situació de les províncies marginades des del punt de vista comercial. Són agrupades en tres grans zones. Una primera zona al nord-oest que inclou tot Galícia, Zamora i el nord d'Extremadura; una altra al sud formada per Almeria i Granada, i, finalment, una àmplia zona central que comprèn una part d'ambdues Castelles i de l'Aragó. És interessant de comprovar que es tracta de províncies tradicionalment pobres i aïllades, abans i després de la construcció de la xarxa ferroviària.

Fixem-nos ara en les principals línies de ferrocarril emprades en la comercialització de productes agraris. Amb traçat més gruixut, indicatiu d'un tràfic considerable, tenim un tram de MZA, que canalitza cap a Madrid una part dels cereals extremenys i del sud de Castella; el tronc central dels ferrocarrils del nord, de Madrid fins als ports del Cantàbric i la frontera amb França, per on circulen bàsicament els cereals i farines de Castella la Vella; la xarxa catalana, amb un tràfic considerable de vins i aiguardents cap a la frontera; i, finalment, una bona part de la línia que, per Saragossa, enllaça el País Basc amb Catalunya. En aquest cas, també, el vi és el principal producte transportat. Un segon grup, amb un nivell de tràfic més baix, inclou les principals artèries de la xarxa andalusa, la línia que uneix Madrid amb la Mediterrània, i la que, per la costa, enllaça València amb Barcelona. Una part considerable del tràfic que circula per aquestes línies va destinat a l'exportació.

L'existència d'àmplies zones desvinculades de l'activitat comercial i la manera com s'orienta el comerç mostren que, almenys a curt termini, la xarxa ferroviària no fou un element transformador de l'estructura econòmica del país. El canvi impulsat pel ferrocarril fou, bàsicament, quantitatiu. El nou sistema de transport, amb un grau d'efectivitat clarament superior, potencià els trets bàsics de la realitat existent abans, fent possible un increment considerable dels intercanvis allà on la comercialització d'excedents era ja un fet, alhora que marginava encara més les zones endarrerides. Mentre, per una banda, afavoria el creixement de les àrees més avançades, per l'altra contribuïa al fet que aquelles províncies menys preparades per a adaptar-se al nou sistema econòmic s'en-sorressin d'una manera definitiva en una situació de subdesenvolupament. En aquest sentit, és interessant de comprovar que, en termes relatius, l'estat actual

9. Càlcul fet sobre el total d'entrades i sortides per província, segons les xifres declarades per les companyies.

d'aquestes províncies respecte al conjunt del país és qualitativament el mateix que el darrer terç del segle passat.

El comerç de cabotatge té un caràcter secundari, tant per les limitacions naturals en el nombre de províncies a què arriba com, i sobretot, pel volum de productes transportats, sensiblement inferior al que circula per ferrocarril. La consideració d'aquest transport no modifica els trets característics que, sobre el comerç agrícola, puguin derivar-se de l'anàlisi del moviment ferroviari; ben al contrari, car observem un clar parallelisme en la composició i l'orientació del tràfic d'ambdós mitjans de transport. En uns casos el cabotatge és com un apèndix que permet de perllongar el tràfic ferroviari, emprant un aparell comercial organitzat de bell antuvi. Aquest és el cas, per exemple, de les farines castelleses que viatgen per ferrocarril fins a Santander i allà són embarcades i distribuïdes tot al llarg de la costa nord-occidental. Altres vegades el cabotatge representa una alternativa a la irracionalitat o als mancaments de la xarxa ferroviària. Així, tenim que la comercialització d'una bona part dels excedents andalusos, que seran absorbits majoritàriament a la zona mediterrània, té lloc a través de Sevilla, i per cabotatge.

## II. EL MERCAT ESPANYOL AL DARRER TERÇ DEL SEGLE XIX

Fins ara hem basat l'anàlisi, d'una manera exclusiva, en les xifres corresponents al tràfic de productes agrícoles l'any 1886. I els resultats són, alhora, una mica sorprenents i descoratjadors. Segons aquestes xifres, sembla que al final del segle XIX Espanya és ben lluny de ser un mercat integrat. Persisteixen les barreres entre la perifèria i el centre, i, a més, observem que una part considerable del país continua en unes condicions d'aïllament, típiques d'èpoques anteriors. Vol dir això que la situació no ha canviat gens? Vol dir que l'economia espanyola al final del segle XIX és encara un conjunt de mercats d'àmbit comarcal, on predomina l'agricultura de subsistència i l'autoconsum?

El panorama que presenten les xifres d'intercanvis s'ha d'interpretar dins un context més ampli, que tingui en compte la conjuntura econòmica i l'estat de la producció agrícola. En aquest sentit, és prou coneguda la crítica situació del camp espanyol els anys següents al 1880. Ramon Garrabou, centrant-se bàsicament en el cas del blat, ha posat en relleu els efectes depressius que té per a l'agricultura del país la formació d'un mercat de grans a escala mundial, efectes que són ben palesos a partir del 1882.<sup>10</sup> La barator dels cereals russos i nord-americans que en aquells moments arribaven als ports de la península, en grans quantitats, representava una competència insostenible per als productes del país. Conseqüència d'això fou la contracció del mercat abastat amb cereals autòctons i la disminució del tràfic. La veracitat d'aquests fets és corroborada per les xifres que tenim a l'abast, així com per l'acord existent en els comentaris de companyies de transport, ajuntaments, etc. Ara bé, cal veure quines

10. R. GARRABOU, *La depresión de la agricultura española en el último tercio del siglo XIX: la crisis triguera*, tesi doctoral llegida el 1973.

zones són afectades, i de quina manera. I, si és possible, cal esbrinar quins canvis produeix en l'estructura del mercat interior l'allau de cereals estrangers. Aleshores estarem en condicions de valorar el quadre que presenta el comerç de productes agrícoles l'any 1886.

QUADRE 4. Importació de blat (en milions de tones)

<i>anys</i>	<i>total</i>	<i>índex</i>
1870-1881	0'47	100
1882-1891	1'9	404
1892-1901	2'3	489
1901-1911	2'3	504

El quadre número 4 recull l'evolució de les importacions de blat realitzades entre el 1870 i el 1911. Les quantitats importades no representaven sinó una petita part del total produït al país, però no hem d'oblidar que solament una part de la producció autòctona arribava al mercat. D'aquesta manera, el volum d'importacions podia ésser suficient per a bloquejar els excedents que comercialitzaven les zones productores més avançades. Endemés, l'impacte dels cereals estrangers es produí d'una manera brusca. A partir del 1882 les importacions augmentaren en un percentatge superior al 400 per cent respecte a la dècada anterior. Parallelament, va tenir lloc una disminució o un estancament del volum de cereals transportats per ferrocarril, sobretot el corresponent a les línies del nord, que distribuïen la producció dels graners castellans.

QUADRE 5. Sortida de cereals per ferrocarril (en milions de quintars mètrics)

<i>anys</i>	<i>nord</i>	<i>MZA</i>	<i>andalusos (blat)</i>
1880	—	—	0'66
1881	—	—	0'45
1882	2'2	1'8	0'39
1883	2'7	1'8	0'59
1884	2'6	1'9	0'59
1885	2'4	1'8	0'55
1886	2'1	1'7	0'57

En un breu comentari que acompanya les xifres de tràfic, la companyia del nord informa dels principals centres productors de cereals i també de les zones on van destinades les partides més importants. Referint-se a aquestes darreres, diu: «No lo ha sido desde hace dos años Barcelona y su provincia por surtirse

de trigos extranjeros que arriban por mar a aquel puerto, así como a Tarragona, desde donde se dirijen a Zaragoza, por causa de la elevación de los precios de los trigos en Castilla y de la falta de buenas cosechas en Aragón.»<sup>11</sup> Probablement les raons que dóna la companyia per a explicar l'arribada en massa de cereals de fora són poc acurades, però el comentari crida l'atenció sobre un fet de capital importància, com és la pèrdua del mercat català per als cereals espanyols. L'empresa de MZA insisteix en la mateixa qüestió quan justifica la disminució del seu tràfic dient que «la importación cada vez más considerable de trigos de Estados Unidos, Mar Negro y la India acarrea un serio perjuicio a nuestro tráfico interior de la Mancha y de Castilla cuyos trigos alimentaban sobre todo Cataluña, que ha recibido en 1886, más de 100.000 toneladas de trigos extranjeros».<sup>12</sup> De fet, les queixes dels contemporanis contra les importacions de cereals són innombrables, i totes coincideixen a afirmar que la competència d'aquests productes a les costes mediterrànies ha arribat a paralitzar el flux comercial que hi arribava des de diverses zones de l'interior. Un exemple més, que reflecteix clarament l'estroncament d'aquesta branca del comerç, ens l'ofereix l'ajuntament de Grañen, província d'Osca, quan escriu que «la mejor prueba es que los trigos de este país se enviaban siempre a las fábricas de harinas de Manresa (Cataluña), y hoy no se envía un grano por hallarse atestadas del extranjero llegado al puerto de Barcelona».<sup>13</sup>

QUADRE 6. Sortides de farina per ferrocarril (en milions de quintars mètrics)

anys	nord	MZA <sup>14</sup>	andalusos	TBF	MCP
1880	—	—	0'14	—	—
1881	—	—	0'12	—	0'01
1882	1'1	0'55	0'16	—	0'03
1883	1'7	0'55	0'16	—	0'20
1884	1'3	0'50	0'16	0'46	0'03
1885	1'3	0'51	0'18	0'55	0'05
1886	1'6	0'47	0'23	0'48	0'05

L'evolució del tràfic de farina és també força suggeridor. El quadre número 6 posa en relleu la situació d'estancament i les pèrdues de les dues grans companyies del nord i MZA, mentre que les altres tres mantenen el tonatge facturat, o bé l'augmenten. Aquesta doble tendència sembla indicar que la depressió de l'agricultura no afecta igualment totes les zones. Companyies dedicades a un transport eminentment regional mantenen el volum de tràfic, mentre que les d'àmbit interregional, les que enllacen els centres productors

11. *La crisis agrícola y pecuaria*, vol. VII.

12. Citat per R. GARRABOU, *op. cit.*, p. 279.

13. *La crisis agrícola y pecuaria*, vol. VII, p. 132.

14. MZA: Madrid, Saragossa, Alacant; TBF: Tarragona, Barcelona, França; MCP: Madrid, Cáceres, Portugal.

de l'interior amb els mercats de la perifèria, sofreixen una clara contracció. Aquest fet, tot i ser molt important, no és suficient per a justificar les divergències que presenta el quadre. Els increments en la facturació dels ferrocarrils andalusos, el sosteniment de les xifres de TBF, així com les elevades pèrdues del MZA, principal distribuïdora de les farines aragoneses, una bona part de les quals eren absorbides per Barcelona, s'expliquen també per un canvi en l'estructura del mercat. Províncies tradicionalment deficitàries i compradores de farina s'han convertit en centres exportadors que, en alguns casos, arriben fins i tot a fer la competència als antics proveïdors, a les mateixes zones productores. Andalusia i, sobretot, la província de Barcelona són un exemple d'aquesta situació. Així ho reconeix la companyia de MZA quan diu: «*Cataluña posee actualmente numerosos molinos harineros y en vez de pedir harinas a Castilla y Zaragoza, coloca las que fabrica con cereales extranjeros en una larga zona del interior y del litoral, y expide a Cuba en competencia con las harinas de Castilla que salen por Santander. Andalucía y las provincias de Murcia han montado grandes fábricas harineras, emancipándose de la dependencia en que vivían de los molinos de Aragón y Castilla.*»<sup>15</sup>

Les reflexions fetes sobre el context en què cal situar les dades del comerç de productes agraris l'any 1886 ens permeten de veure que els resultats derivats de l'anàlisi de les xifres de tràfic són una mica enganyadors, a causa de la anormalitat que la crisi agrícola produeix en els intercanvis. No obstant això, el possible falsejament de la realitat té, en aquest cas, uns límits concrets, ateses les característiques i l'origen de la crisi. Des del punt de vista comercial, l'arribada en massa de cereals estrangers i el control que exerciren en els mercats perifèrics, especialment a la costa mediterrània, havien d'afectar solament aquelles zones que disposaven d'uns excedents comercialitzables, aquelles zones que, anteriorment, mantenien un tràfic actiu amb la perifèria. Així doncs, crec que continua essent vàlid el que deïem més amunt sobre la marginació d'una part important del país, desvinculada de les activitats comercials, sobre el caràcter no transformador de la xarxa ferroviària, que, més aviat, contribueix a aprofundir les diferències existents entre unes zones i les altres, etc.

Podem parlar, però, d'integració del mercat al darrer terç del segle XIX? Els materials analitzats i els comentaris dels contemporanis coincideixen a assenyalar l'existència d'una sòlida relació entre l'interior i la perifèria, basada en la comercialització de productes del camp. D'acord amb el mapa agrari, sembla correcte de pensar que la majoria d'excedents devien provenir del nord de Castella i d'Extremadura, de manera que el transport vers la perifèria corresponia, majoritàriament, als ferrocarrils del nord (els quals, per altra banda, registren els volums de tràfic més elevats). Per ells circulava, també, una quantitat considerable de vins, camí de l'exportació. A fi de comprovar la possible existència d'intercanvis entre productes agrícoles i manufactures, i aprofitant que la documentació a l'abast ho permetia, he elaborat uns balanços de productes industrials per a les províncies enllaçades pels ferrocarrils del nord. Els productes triats, tal com els dona l'empresa són «*tejidos, paños y sedería*», «*objetos manufacturados*» i «*metales y herrería*». Els resultats són recollits al quadre 7, i d'una manera gràfica al mapa 4.

15. *La crisis agrícola y pecuaria*, vol. VII, ps. 139-140.

És obvi que, en aquest cas, la producció es concentra totalment a la perifèria: Barcelona, per una banda, el País Basc, Santander i Astúries per l'altra. La distribució es realitza d'una manera equilibrada entorn del tronc central del ferrocarril. La comparació d'aquest mapa amb els anteriors posa en relleu l'existència d'intercanvis interprovincials, sobretot pel que fa referència a les relacions Castella - zona cantàbrica. La importació de manufactures és compensada amb les sortides de cereals i farina, l'exportació de vins, o ambdues operacions, com en el cas de Saragossa (Madrid és un cas especial, caracteritzat per l'absorció de tot tipus de productes, tant agrícoles com industrials).

QUADRE 7. Balanços provincials de tràfic ferroviari (milers de tones)

<i>províncies</i>	<i>«Tejidos, paños y sedería»</i>	<i>«Objetos manufacturados»</i>	<i>«metales y herrería»</i>
Madrid	— 1'45	— 12'39	— 19'01
Àvila	— 0'13	— 0'39	— 0'74
Valladolid	— 2'53	— 4'17	— 4'84
Segòvia	— 0'04	+ 2'06	— 0'27
Palència	— 0'15	— 1'16	— 1'23
Burgos	— 0'52	— 1'11	— 0'89
Alaba	+ 0'22	— 0'44	+ 2'46
Guipúscoa	+ 1'77	+ 10'50	+ 8'53
Santander	— 0'14	+ 7'81	+ 3'57
Navarra	— 0'63	— 1'14	— 1'63
Saragossa	— 5'74	— 4'37	— 7'13
Osca	— 0'50	— 0'88	— 1'67
Lleida	— 0'68	— 1'36	— 1'29
Barcelona	+ 13'83	+ 6'00	+ 2'31
Logronyo	— 0'24	— 2'27	— 2'35
Biscaia	— 1'08	+ 1'79	+ 16'54
Lleó	— 0'35	— 0'50	— 1'18
Orense	— 0'04	— 0'26	— 0'14
Lugo	— 0'68	— 1'36	— 1'31
la Corunya	— 0'04	+ 1'75	+ 0'93
Astúries	— 0'83	+ 0'86	+ 9'14
Tarragona	+ 0'48	+ 0'91	+ 0'20

Barcelona té una participació destacada en aquest comerç. El volum de manufactures facturades a Barcelona supera clarament els corresponents a les altres províncies, i els principals centres receptors són, conjuntament amb Madrid, el nord de Castella i Saragossa. D'acord amb l'opinió dels contemporanis, sembla que les sortides de Barcelona eren part d'una important xarxa comercial, bilateral, existent abans del 1882, i que l'arribada en massa de cereals estrangers va desbaratar. Si això era així, i sembla lògic que ho fos, Castella i Aragó haurien tingut un paper essencial en l'abastament agrícola de Barcelona, compensant d'aquesta manera les importacions de teixits i manufactures catalanes. La nova situació, amb la pèrdua dels mercats perifèrics, significà un important desequilibri de la balança comercial de les províncies cerealeres, en ser

rebutjats els seus productes com a contrapartida de les importacions de manufactures. Aquest fet contribuiria a explicar el ressentiment que existia a Castella, en aquells anys, envers Catalunya i els catalans.

\* \* \*

És arriscat de treure conclusions d'un treball d'aquestes característiques; per això em limitaré a deixar constància, en el pla d'hipòtesi, d'unes qüestions que han anat sorgint a mesura que avançava l'anàlisi de xifres i documents, sobre els quals val la pena de reflexionar.

1. Al darrer terç del segle XIX una part considerable del país continua al marge de l'activitat comercial. Malgrat els milers de quilòmetres de ferrocarril, i malgrat les millores en l'agricultura, un bon nombre de províncies continuen immerses, bàsicament, en una economia d'autoconsum.

2. En la dècada de 1880-90 es produeix el trànsit entre dues etapes distintes en el procés de formació del mercat nacional. Amb anterioritat a aquesta data existia una zona econòmica amb un nivell d'integració considerable, un mercat de confluència de l'agricultura del nord de Castella i Aragó amb les manufactures de la perifèria industrial. Aquesta situació d'equilibri comercial va rompre's pels volts del 1882, a conseqüència de l'impacte produït per la formació d'un mercat mundial de grans. Els intercanvis perifèria-interior es reduïren, a causa de l'allau de cereals estrangers a les costes, i afectà d'una manera especial les zones agrícoles més avançades, que perderen una bona part dels mercats on col·locaven els excedents.

3. L'evolució històrica de les diferents zones naturals del país suggereix que, a Espanya, la xarxa ferroviària consolidà i engrandí les desigualtats entre els uns i els altres, i contribuï d'una manera decisiva al subdesenvolupament de les províncies més endarrerides.