

JORNADES D'ESTUDI - DE LA VINYA A LA FASSINA
Vinyes, vins i cooperativisme vitivinícola a Catalunya

L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ
27 i 28 de setembre de 2013

El tràfic de vins i derivats a Catalunya (1855-1935). El rol dels ferrocarrils en competència amb carros i barques.

Pere Pascual i Domènech

Centre d'Estudis Antoni de Capmany
de la Universitat de Barcelona

L'intens procés d'especialització vitícola experimentat per Catalunya –que s'inicià al segle XVII s'intensificà durant el XVIII i culminà a finals del XIX– és un fet prou conegut pel que fa a qüestions com la magnitud de les exportacions de vins i derivats, la superfície dedicada al conreu de la vinya, el contracte de conreu (la rabassa morta) i la conflictivitat social que se'n derivà...¹ Es tracta de temes sobre els que és innecessari insistir. En canvi, hi ha aspectes relacionats amb la viticultura catalana que no són tan coneguts –i fins i tot força desconeguts– com els de l'evolució de la circulació de vins i els seus derivats i, encara més, l'impacte que va tenir la construcció de la xarxa ferroviària sobre dita circulació i sobre l'expansió de la producció vitícola durant la segona meitat del vuit-cents. L'objectiu d'aquest estudi és aprofundir entorn d'aquestes dues qüestions.

En pàgines posteriors, veurem que la captació, per part dels ferrocarrils, del tràfic de vins i els seus derivats –la qual cosa es podria fer extensiva a tot el tràfic mercantil existent– no va ser immediata, sinó que tingué lloc durant un llarg període d'intensa competència amb els carros i amb les barques dedicades al comerç de cabotatge. En aquesta pugna, hem diferenciat tres etapes sobre les quals s'articula l'exposició. La primera està dedicada a precisar les causes del fracàs (o incapacitat) dels ferrocarrils en captar volums considerables del moviment de vins, aiguardent, etc., quan les longituds explotades eren exigües, entre 1855 i 1862. La segona, a mostrar que va ser durant els anys transcorreguts entre 1863 i 1877 quan –per efecte de l'augment de la longitud explotada i de les reduccions de tarifes– els ferrocarrils van anar absorbint, progressivament, el tràfic que fins llavors havia circulat per via terrestre i marítima mitjançant carros i barques. La tercera, a posar de manifest que entre 1878 i 1900 –una vegada completada la construcció de la xarxa ferroviària– s'afirmà, definitivament, l'hegemonia dels ferrocarrils en el transport de vins i derivats, mentre que la circulació d'aquests productes a través dels altres mitjans de transport quedà reduïda a magnituds de molt escassa consideració. En un epíleg es comenten les vicissituds del tràfic ferroviari de productes vitícoles després de la fil·loxera, durant el període de crisi comprès entre 1900 i 1935.

Les dades estadístiques emprades –publicades per les companyies ferroviàries– exigeixen, de bon antuvi, alguns advertiments, atès que imposen moltes limitacions a l'estudi de l'evolució del tràfic. Una d'elles és la que algunes companyies no sempre (o mai, en algun cas) van precisar, de manera desagregada, el tràfic de vins, vinagre, begudes espirituoses (aiguardent, licors...) i esperits. És per això que ens hem vist forçats a elaborar les sèries agregant als vins els seus derivats, encara que es tracti, evidentment, de

¹ La bibliografia sobre la viticultura catalana és molt àmplia i seria excessivament prolix intentar citar-la de manera exhaustiva. Vegeu al respecte les obres de síntesi d'Emili Giralt, "L'agricultura. Tradició i innovació en l'agricultura del segle XIX", a J. Nadal et al. (dirs), *Història econòmica de la Catalunya contemporània. 2. Població i agricultura*. Barcelona: Enciclopèdia Catalana, 1990, p. 211-305 i Ramon Garrabou (coordr.), *Història agrària dels Països Catalans. Volum 4. Segles XIX-XX*. Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca i la Innovació, 2006, passim, i l'estudi de Ramon Garrabou i Josep Pujol, "El canvi agrari a la Catalunya del segle XIX", *Recerques. Homenatge a Pierre Vilar, vol. I*, 19 (1987), p. 35-83

productes d'un valor afegit força dispar. Un altre problema deriva de la discontinuïtat de les sèries del tràfic ferroviari. Les esmentades ruptures es deuen a diverses causes: el constant augment, al llarg de tot el període estudiat, de la longitud explotada; el fet que les empreses no van incloure sempre en les seves *Memoria[s]*... estadístiques sobre la composició del tràfic de càrrega a petita velocitat; les fusions entre companyies, que van implicar que el tràfic s'oferís, a partir de dites amalgames, de manera global i sense precisar el moviment de cadascuna de les línies que integraven la xarxa...

Les dificultats de les línies curtes per captar el tràfic de càrrega (1855-1862)

Les primeres dades estadístiques sobre els continguts del tràfic de la càrrega transportada pels ferrocarrils catalans daten de 1855, quan la companyia del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró començà a publicar-les. El mateix havia fet la del Camino de Hierro del Norte (Barcelona a Granollers) i l'any següent s'hi afegí la del Camino de Hierro del Centro (Barcelona a Martorell). En canvi, la companyia del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza no publicà estadístiques sobre l'estructura del tràfic de càrrega fins al 1862, la qual cosa impossibilita saber la magnitud de les quantitats de vins i derivats que s'hi van transportar quan només s'explotava fins a Sabadell, Terrassa, Manresa i Lleida. Les dades relatives a les petites vies fèrries que acabem d'esmentar evidencien que entre 1855 i 1862 (o 1864 pel que fa a la línia de Martorell), el tràfic de vins i derivats va ser extremament exigü. Per la línia de Mataró –prolongada el 1857 fins Arenys de Mar i, el 1859, fins a Tordera– hi circulà una mitjana anual de només 460,9 tm; en la de Granollers, menys encara, 118,2; i en la de Martorell, 256,1 (vegeu la taula 1). En termes relatius, el moviment d'aquests productes va ser molt reduït. En el curs d'aquest període, a la línia de Mataró, el tràfic de vins, aiguardent, etc. només significà el 2,37% de la càrrega total transportada per al comerç –resultat de deduir del total transportat el moviment de productes per al servei del ferrocarril i el material de tota mena destinat a les obres de prolongació de les línies–; a la de Granollers, el 0,73%; i a la de Martorell, el 2,71%. En aquests anys, tant al Maresme com al Vallès Occidental i, sobretot, al Baix Llobregat, la vinya assolí superfícies considerables,² la qual cosa obliga a pensar que dits ferrocarrils van captar una proporció insignificant dels vins i derivats que circulaven per aquests corredors en direcció a Barcelona destinats al consum urbà i al port per a la seva exportació.

Taula 1
Tràfic de vins i aiguardent i total de càrrega transportada per les línies fèrries de Granollers, de Mataró i de Martorell (1855-1864) (en tones mètriques)

	(1) Vins i vinagre	(2) Aiguardent, esperits, etc.	(3) 1 + 2	(4) Total transportat per al comerç	3 · 100 / 4	(5) Transports per al servei	(4+5) Total transportat
Línia de Granollers							
1854	9,45	4,58	14,03	967,60	1,45	200,40	1168,00
1855	21,54	20,17	41,71	10235,83	0,41	1053,17	11289,00
1856	38,56	46,97	85,53	15392,43	0,56	9115,50	24507,93
1857	24,81	98,55	123,36	16072,45	0,77	2426,55	18499,00
1858	91,33	36,11	127,44	19014,73	0,67	3995,27	23010,00
1859	48,28	36,32	84,60	17474,03	0,48	16798,10	34272,13
1860	100,18	44,80	144,98	20947,04	0,69	1915,64	22862,68

² Francesc Valls Junyent, *La dinàmica del canvi agrari a la Catalunya interior. L'Anoia, 1720-1860*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat/Ajuntament d'Igualada, 1996, p. 118. El 1860 al Maresme, la vinya ocupava el 46,3% de la superfície cultivada; al Vallès Oriental, el 27,4; al Vallès Occidental, el 68,1; al Baix Llobregat, el 54,5; a l'Anoia, el 66,5; i al Bages, el 63,5.

1861	95,44	39,01	134,45	25422,47	0,53	2083,63	27506,10
1862	258,52	49,14	307,66	30270,79	1,02		30270,79
Mitjanes anuals			118,20		0,73		

Línia de Mataró

1855	276,42		276,42	13170,09	2,10	4107,05	17277,14
1856	473,59	207,34	680,93	17357,41	3,92	860,33	18217,74
1857	163,81	141,54	305,35	17217,89	1,77	4495,87	21713,76
1858	13,31	157,58	170,89	19367,01	0,88	2180,26	21547,27
1859	190,30	217,82	408,12	20708,81	1,97	11681,09	32389,90
1860	446,93	193,20	640,13	21042,70	3,04	2579,06	23621,76
1861	212,11	359,62	571,73	23292,10	2,45	878,39	24170,49
1862	342,43	291,39	633,82	22343,33	2,84		22343,33
Mitjanes anuals			460,92		2,37		

Línia de Martorell

1856	124,87	52,95	177,82	4889,38	3,64	3866,47	8755,85
1857	212,94	10,69	223,63	5771,38	3,87	1458,39	7229,77
1858	444,11	0,16	444,27	11022,31	4,03	979,34	12001,65
1859	283,00	54,91	337,91	9843,14	3,43	2,08	9845,22
1860	158,66	104,67	263,33	12701,40	2,07	13,11	12714,51
1861	181,35	185,79	367,14	11974,02	3,07	15,62	11989,64
1862	135,85	132,92	268,77	11313,06	2,38	11,96	11325,02
1863	81,96	12,21	94,17	13467,48	0,70	2295,92	15763,40
1864	78,28	50,40	128,68	11077,14	1,16	13688,15	24765,29
Mitjanes anuals			256,19		2,71		

Fonts: *Memoria[s]...* de les companyies de les línies de Mataró, Granollers i Martorell.

L'exigüitat del tràfic ferroviari de productes vitícoles a les petites línies que convergien sobre Barcelona durant aquests anys contrasta amb el voluminós moviment que s'enregistrà per cabotatge. En el curs del sexenni de 1857 a 1862 es va expedir pels ports catalans una mitjana anual de 37.517,4 tm de vins, aiguardents, etc. L'expedició dels ports de l'Alt i Baix Empordà, la Selva i el Maresme no va ser gaire considerable. En canvi, l'efectuada des dels ports del Garraf (14.260,7 tm), del Baix Penedès (3.885,1) i de Tarragona (11.733,1) va assolir magnituds relativament molt elevades. En definitiva, es tracta dels ports on aflüen els excedents vitícoles generats a les grans comarques productores del rere país, com les de l'Alt i Baix Penedès, Camp de Tarragona, Conca de Barberà...³ Les dades relatives a les sortides netes –resultat de deduir els volums expedits dels rebuts– confirmen que, efectivament, dels ports de les esmentades comarques eixien excedents de vins i derivats que es dirigien, en gran part, a Barcelona (amb un dèficit de – 6.414,1 tm) i també als ports del Maresme (– 1.325), la Selva (– 166,3), el Baix Empordà (– 248,8)... Les estadístiques del cabotatge evidencien també que durant aquest sexenni s'enregistrà una sortida neta de vins, aiguardents, etc. dels ports catalans vers els de la resta d'Espanya. En tots els anys (menys un), el balanç entre entrades i sortides se saldà amb superàvit, i la seva mitjana anual del període 1857-62 se xifrà en 17.516,9 tm (vegeu l'apèndix 2).

Les dificultats d'aquest ferrocarril per competir amb els carros van ser reiteradament evocades pels gestors de les empreses ferroviàries. Els de la companyia de Mataró ja es van queixar, el 1849, que “la inveterada costumbre de algunos remitentes los retrae por ahora de desprenderse de las vías ordinarias para el envío de sus artículos...”.⁴ Uns anys després (el 1857), van manifestar arran de l'assaig de transportar carros carregats que “la línea de Barcelona a Mataró era corta para proporcionar ventajas a los cargadores que

³ F. Valls, *La dinàmica del canvi agrari...*, op. cit., p. 118, el 1860 la vinya ocupava a l'Alt Penedès el 67,4% de la superfície cultivada; a l'Alt Camp, el 55,8%; al Baix Camp, el 39,8%; i al Tarragonès, el 49,6%.

⁴ *Memoria [...] del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró...* Barcelona: N. Ramírez, 1849, p. 13, presentada a la junta general celebrada el 25 de abril de 1849.

las remiten de largas distancias...”.⁵ El 1858 es mostraren convençuts que: “El transporte de mercancías por las carreteras generales no puede [...] desaparecer repentinamente como el de los pasajeros. Estos quieren regularmente llegar pronto al término de su viaje [...]; al paso que no media igual interés con respecto a la conducción de efectos [...]; así es que la experiencia enseña que la conducción de mercaderías aumenta en las vías paulatinamente...”.⁶ Tanmateix, després de successives prolongacions de la línia, el 1861 la competència del tràfic carreter es veia com un problema molt difícil de neutralitzar: “La costumbre inveterada de remitir los efectos sin velocidad alguna por medio de los carros, la efección que naturalmente tienen los cargadores a los conductores que conocen de muchos años, las rebajas que estos hacen en los precios de conducción por no abandonar su profesión y perder sus capitales [...] son obstáculos que únicamente se vencen con el tiempo...”.⁷ Una situació que un any després (el 1862) suscità la queixa sobre el bon estat de conservació de la carretera general: “Parecería regular que las carreteras generales paralelas a los caminos de hierro se conservasen, pero no más, sin mejorarlas [...]. Esto produce que los carruajes puedan hacer la concurrencia a los caminos de hierro...”.⁸ Per tal de tractar de pal·liar dita competència, aviat es féu evident que era necessari reduir tarifes. El 1851 els dirigents del ferrocarril de Mataró ja van acordar concedir “a todo cargador entre Barcelona y Mataró conduzca al cabo del año 10.000 qq. de carga le sea abonada una prima del 6 p %...”.⁹ Els expressats abonaments van proliferar en el anys posteriors. I el 1862 es plantejà la necessitat d’ordenar el sistema i “señalar un tipo general para las bonificaciones que hayan de hacerse a los cargadores sobre la actual tarifa, supuesto que son varios los que desean enviar mercancías por la línea...”.¹⁰

En la línia de Granollers succeí quelcom de semblant. El 1855 la direcció d’aquesta empresa consignà que la competència establerta amb els carreters havia ocasionat “excesos cometidos por los sujetos que hacen el tráfico de carga en la carretera de Barcelona a Vich insultando y amenazando a los encargados por esta empresa al mismo objeto...”.¹¹ El 1856 indicà que: “Todos los medios empleados [...] por el contratista de acarretos para atraer este transporte al ferro-carril, han encontrado una tenaz resistencia...”.¹² L’administrador de la companyia estimà que per carretera hi circulava “el duplo cuando menos de la carga existente...”.¹³ La situació obligà l’empresa ferroviària a negociar. I aconseguí formalitzar “un arreglo con algunos

⁵ *Memoria [...] del Camino de Hierro del Este de Barcelona...* Barcelona: N. Ramírez, 1857, p. 6, a presentar a la junta general a celebrar el 24 de gener de 1857.

⁶ *Memoria [...] del Camino de Hierro de Barcelona a Arenys de Mar...* Barcelona: N. Ramírez, 1857, presentada a la junta general celebrada el 30 de gener de 1858.

⁷ *Memoria [...] del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona...* Barcelona: N. Ramírez, 1861, p. 8-9, presentada a la junta general celebrada el 30 de gener de 1861.

⁸ *Memoria [...] del Camino de Hierro de Barcelona a Mataró y Gerona...* Barcelona: N. Ramírez, p. 7, presentada a la junta general celebrada el 17 de febrer de 1862.

⁹ ANC (Arxiu Nacional de Catalunya), fons TBF, *Libro de actas del Camino de Hierro de Mataró...*, reunió del dia 19 d’abril de 1851, folis 121r-122r.

¹⁰ ANC, fons TBF, *Camino de Hierro de Barcelona a Mataró. Juntas directivas...*, reunió del dia 25 d’abril de 1862, folis 69-70.

¹¹ ANC, fons TBF, *Libro de actas de la Junta de gobierno del Camino de Hierro del Norte. Año 1855*, reunió del dia 4 de maig de 1855, folis 56-59.

¹² *Memoria [...] del Ferro-carril del Norte...* Barcelona: J. Gaspar, 1856, p. 9, presentada a la junta general celebrada el 10 de febrer de 1856.

¹³ *Ibidem*, p. 9-10. Informe de Josep Gil i Montaña.

empresarios del transporte ordinario, a fin de que mandasen sus carros cargados por el ferro-carril...”, tot i que “un buen número de carreteros han seguido aún por la vía ordinaria...”.¹⁴ És més, la direcció de l’empresa ferroviària deixà constància de “lo reducido de la carga procedente de Vich, carga insignificante con respecto a la que baja de aquel punto por los carros...”.¹⁵

El 1854 els gestors de la companyia de Martorell –coneixedors de l’experiència de la línia de Mataró– no es feien gaires il·lusions. Van manifestar que “en las vías cortas las mercancías y demás objetos de carga no son transportadas en grandes cantidades porque no siendo de mucha consideración el tiempo que se gana con la mayor velocidad de conducción en una vía corta el acarreo común continua siempre [...]. Además los gastos de acarreo desde los almacenes de los particulares hasta la colocación de los efectos en los vagones son unos mismos si han de conducirse a 100 leguas que si se transportan a una legua...”.¹⁶ Tanmateix, el 1859 pensaven que “cuando la línea atravesase al Llobregat [...] una gran parte, si no todas las producciones agrícolas y manufactureras que ahora vienen por acarreo a la Capital, se transportará entonces por nuestros wagones...”.¹⁷ Per tal d’intentar incrementar el tràfic, van formalitzar “un ajuste con un comerciante de vinos para el transporte cotidiano por nuestro ferro-carril de uno o dos carros cargados de aquella mercancía...”.¹⁸ L’any següent (el 1860) es constatà que l’augment de la càrrega transportada “no corresponde aún a lo que de la misma se prometía...”, i que “en distancias cortas la mercancía puede dejar de llegar al centro productor con menos celeridad que el viajero, sin que por ello pierda en ventajas ni apreciación para el consumo...”.¹⁹ Per tal d’il·lustrar-ho, van assenyalar que “el número de quintales importados y esportados –per Igualada i la seva comarca– durante el último año por la carretera de Martorell asciende a 1.152.539...”.²⁰ El 1863 els dirigents de la companyia de Martorell tenien posades totes les seves esperances en la prolongació de la línia, perquè en cas contrari “muy difícilmente nos apoderaríamos del transporte de mercancías y frutos del país. Porque [...] lucharíamos, sobre todo, con nuestra propia condición de ser: con la exigüidad de la línea. Viene siendo ya un axioma que las vías cortas no han podido nunca evitar la competencia, que en mayor o menor medida, las hacen los otros medios de locomoción y arrastre...”.²¹

¹⁴ *Memoria [...] del Ferro-carril del Norte...* Barcelona: J. Gaspar, 1857, p. 14, presentada a la junta general celebrada el 8 de febrer de 1857.

¹⁵ ANC, fons TBF, *Libro de actas de la Junta de gobierno del Camino de Hierro del Norte. Año 1856*, reunió del dia 14 de febrer de 1856, folis 23-26.

¹⁶ *Concesiones, pliegos de concesiones y tarifas...*, vol. II, p. 67, material mecanografiat recopilat per la companyia dels Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Exposició de l’empresa reproduïda, com annex, en la R.O. de 17 de novembre de 1854, que aprovà les tarifes màximes per a l’explotació de la línia.

¹⁷ *Memoria [...] del Camino de Hierro del Centro...* Barcelona: T. Gorchs, 1859, p. 6, presentada a la junta general celebrada el 27 de febrer de 1859.

¹⁸ ANC, fons TBF, *Camino de Hierro del Centro. Sección de Barcelona a Martorell. Libro de actas de la Junta de gobierno...*, reunió del dia 20 de setembre de 1859, folis 100 v-r.

¹⁹ *Memoria [...] del Camino de Hierro del Centro...* Barcelona: T. Gorchs, 1860, p. 6, presentada a la junta general celebrada el 26 de febrer de 1860.

²⁰ *Examen comparativo del ferro-carril de Tarragona a Barcelona trazado por el interior y por la costa...* Barcelona: T. Gorchs, p. 6-7.

²¹ *Memoria [...] de los Ferro-carriles de Tarragona a Martorell y Barcelona...* Barcelona: T. Gorchs, 1863, p. 6, presentada a la junta general celebrada el 8 de febrer de 1863.

Pel que fa a la línia de Saragossa, el 1856 els directius de l'empresa van indicar que vista l'experiència dels ferrocarrils francesos: "Las cortas vías apenas transportaban carga alguna; las largas líneas se han apoderado de toda...", perquè les primeres "no tenían la fuerza necesaria para destruir la carruajería, y esta industria con algún sacrificio sostenía la competencia...".²² Una vegada en explotació la línia fins a Manresa, observaren que: "La carga tarda [...] a pagarnos su tributo [...] existen intereses creados dedicados a su transporte; los medios de conducción antes empleados no se reconocen vencidos desde el primer día; intentan ahorros, ensayan rebajas, y luchan...".²³ Els gestors de la companyia buscaven la manera "de llamar a la vía la muchísima carga de mercancías, que desde Manresa venía aún en carros a esta ciudad...".²⁴

En aquest context, la major part dels vins i derivats arribats a Barcelona el 1862 van ser transportats en carros. En el curs d'aquest any, es van exportar, des del port de la capital catalana, 35.900,3 tm de vins i aiguardent (34.642,3 de vins i 1.258 d'aiguardent) i s'enregistrà una importació d'aiguardents de 736,9 tm. L'exportació neta per via marítima va ser, doncs, d'unes 35.163,4 tm de dits productes. La població de Barcelona i la dels pobles "dels afores" era d'uns 245.000 habitants en aquesta època,²⁵ i el seu consum de vi –suposant un consum anual per càpita equivalent a uns 70 kg, baix en relació a les estimacions aportades per L. Figuerola i I. Cerdà–²⁶ se situaria entorn de 17.150 tm. En definitiva, si afegim aquesta quantitat a l'exportació neta, tenim que en dit any va haver-hi un entrada neta d'unes 52.313,4 tm a Barcelona i als pobles de la seva rodalia. Els expressats càlculs són, no cal dir-ho, barroers, però serveixen per posar de manifest la gran quantitat de vins arribats a Barcelona a través del transport carreter. El moviment de vins i d'aiguardents de les quatre línies fèrries (les de Girona, per Mataró i Granollers, Martorell i Saragossa) que tenien el seu origen a la ciutat va ser, aquest any, de 9.878,41 tm. És a dir, àdhuc en el supòsit que dita circulació fos, en la seva totalitat, descendent –en direcció a Barcelona, la qual cosa, evidentment, no va ser així–, només significà el 18,8% de l'entrada neta a Barcelona i pobles del seu Pla, que hem xifrat en unes 52.313,4 tm. Per tant, els vins i derivats arribats per via terrestre mitjançant carros se xifrà, com a mínim, en 41.475,9 tm (vegeu la taula 2).

²² "Memoria [...] de la sociedad del Ferro-carril de Barcelona a Zaragoza...", *Diario de Barcelona*, 114 (23-IV-1856), p. 3.294.

²³ *Memoria [...] de la sociedad Ferro-carril de Barcelona a Zaragoza...* Barcelona: N. Ramírez, 1860, p. 8, presentada a la junta general celebrada el 4 de març de 1860.

²⁴ FFEAHF (Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Archivo histórico Ferroviario), fons A7, *Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza. Secretaria general [...]. Actas de la Junta de gobierno...*, reunió de dia 22 de juliol de 1859, folis 62v-63r.

²⁵ Cf. Jordi Nadal, "La població", a Joaquim Nadal i Philippe Wolf (dirs.), *Història de Catalunya*. Barcelona: Oikos-Tau, 1983, p. 89.

²⁶ Segons Laureà Figuerola, *Estadística de Barcelona en 1849*. Barcelona: Alta Fulla, 1993, p. 156, el consum anual per càpita de vi a Barcelona va ser de 79,28 kg durant el quinquenni de 1845-49. D'altra banda, Ildefons Cerdà, *Teoría general de la urbanización...* Vol. II. Madrid: Imprenta Española, 1867, p. 658-660, estima que el 1856, el consum mitjà anual per càpita –a través d'una mostra de 14 pautes de consum– de la població adulta barcelonesa era d'uns 134,5 litres. Però atès que la població de més de 18 anys només significava el 1848 el 63% de la total –vegeu L. Figuerola, op. cit., p. 44–, el consum per càpita en relació a la població total se situaria en uns 84,7 litres, que suposant que el vi tenia una densitat mitjana de 0,9842, significarien uns 83,3 kg. Per últim, Jordi Maluquer de Motes, "La paradisíaca estabilidad de la anteguerra". Elaboración de un índice de precios de consumo en España, 1848-1936", *Revista de Historia Económica*, 2 (2006), p. 353, indica que segons el anuaris estadístics barcelonesos, el consum de vi comú era, el 1905, de 70,69 litres anuals, aplicant la mateixa densitat mitjana d'uns 69,5 kg.

Taula 2

Estimació del volum dels vins, aiguardent, etc. arribat a Barcelona mitjançant el transport carreter el 1862 (en tones mètriques)

1. Entrada	
Per les vies fèrries de Girona (per Mataró i per Granollers), Martorell i Saragossa (*)	9.878,4
Entrada neta per cabotatge	959,1
	10.837,5
2. Consum i sortida	
Consum de la població del Pla de Barcelona (245.000 habitants a 70 kg de vi per càpita)	17.150,0
Exportació neta a través del comerç exterior (**)	35.163,4
	52.313,4
Estimació de l'entrada neta a través d'altres mitjans de transport (2 – 1)	41.475,9

(*) Es tracta del moviment total i atès que una part –encara que, possiblement, petita– va circular en sentit ascendent, l'entrada neta per dites vies fèrries va ser inferior.

(**) En aquest exercici s'enregistrà una importació de 25.394 ampolles de vi procedents de països europeus que no s'ha comptabilitzat.

Fonts: Vegeu les taules 1 i 3, l'apèndix 2 i la *Estadística del comerç exterior de España...*, relativa a l'any 1862.

El lent desenvolupament del tràfic ferroviari de mercaderies (1863-1877)

El període comprès entre 1863 i 1877 es caracteritzà per una substancial ampliació de la longitud explotada de les vies fèrries. Les línies de Barcelona a Mataró i de Barcelona a Granollers es van unir a l'enllaç de Maçanet-Maçanes i es van prolongar fins a Girona. La de Martorell es prolongà fins a Tarragona, on connectà amb la línia de València, que quedà definitivament acabada el 1867. La de Barcelona a Saragossa entrà en explotació en tota la seva longitud la tardor de 1861.²⁷ El seguiment del tràfic de vins i derivats mitjançant el ferrocarril durant aquest període es veu condicionat pel fet de les discontinuïtats en la informació estadística publicada per les companyies, les quals durant alguns (o força) anys no van publicar la composició del tràfic de càrrega a petita velocitat. Tot i això, queda ben palès que a totes les línies, el tràfic de vins, aiguardent, etc. va enregistrar uns increments molt notables. En les línies de Barcelona a Girona, l'esmentat tràfic passà de 950 tm, el 1862, a 2.096,1 el 1873, es multiplicà, doncs, per 2,2. En la de Barcelona a Tarragona, de 2.398 tm, el 1865, a 37.706,7 el 1873. Es multiplicà, per tant, per 15,7! I en la de Barcelona a Saragossa, de 8.659,5, el 1862, a 14.632,2 tm el 1876, i només es multiplicà per 1,6. Tot i això, l'esmentat tràfic va representar, de mitjana, un migrat 1,76% del total de càrrega transportada per al comerç a les línies de Barcelona a Girona. Un percentatge quelcom superior –però malgrat tot reduït– a la de Barcelona a Saragossa, equivalent al 5,65%. Per contra, a la de Barcelona a Tarragona, dit tràfic va significar el 24,1% de la càrrega transportada per al comerç, i els vins i derivats van ser el principal producte transportat (vegeu la taula 3). Un fet gens sorprenent si tenim en compte que aquesta línia travessava moltes de les principals comarques vitícoles catalanes: el Baix Llobregat i l'Alt i el Baix Penedès, Camp de Tarragona...

Taula 3

Tràfic de vins i aiguardent i total de càrrega transportada a les línies de Barcelona a Girona, de Barcelona a Tarragona i de Barcelona a Saragossa (1862-1877) (en tones mètriques)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(4+5)
Vins i vinagre	Aiguardent, esperits, etc.	1 + 2	Total transportat per al comerç	3 · 100 / 4 per al servei	Total transportat

²⁷ Pere Pascual i Domènech, *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Catalana de Ferrocarriles (1843-1898)*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona/Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1999, passim.

Línies Barcelona a Girona

1862	609,54	340,53	950,07	62726,90	1,51		62726,90
1863	782,54	21,70	804,24	71736,63	1,12		71736,63
1864	527,30	429,94	957,24	76065,42	1,26	442,47	76507,89
1865	894,39	448,53	1342,92	73508,73	1,83	10247,04	83755,77
1868	1193,71	451,19	1644,90	87675,59	1,88	3601,94	91277,53
1869	1120,96	531,93	1652,89	90528,73	1,83	4206,40	94735,13
1870	1424,98	558,74	1983,72	98884,96	2,01	5651,68	104536,64
1871	1254,21	541,78	1795,99	111616,41	1,61	10488,98	122105,39
1872	2011,25	767,51	2778,76	120175,01	2,31	9341,32	129516,33
1873	1267,94	828,16	2096,10	95158,61	2,20	5008,97	100167,58
					1,76		

Línia de Barcelona a Tarragona

1865	1940,87	457,13	2398,00	13679,91	17,53		13679,91
1866	9150,03	1010,64	10160,67	36665,33	27,71	252,76	36918,09
1867	15726,47	1097,45	16823,92	53067,03	31,70	72,79	53139,82
1872	32295,09	1784,38	34079,47	164584,20	20,71	11019,78	175603,98
1873	35954,13	1752,66	37706,79	164055,51	22,98		164055,51
					24,13		

Línia de Barcelona a Saragossa

1862			8659,57	127144,19	6,81	1120,81	128265,00
1863			7653,97	132822,60	5,76	1594,85	134417,45
1864			8373,44	131858,30	6,35	56912,71	188771,01
1865			7582,80	164371,04	4,61	43386,56	207757,60
1872			10301,69	200046,88	5,15	17023,96	217070,84
1876			14632,22	280381,74	5,22	227010,36	507392,10
					5,65		

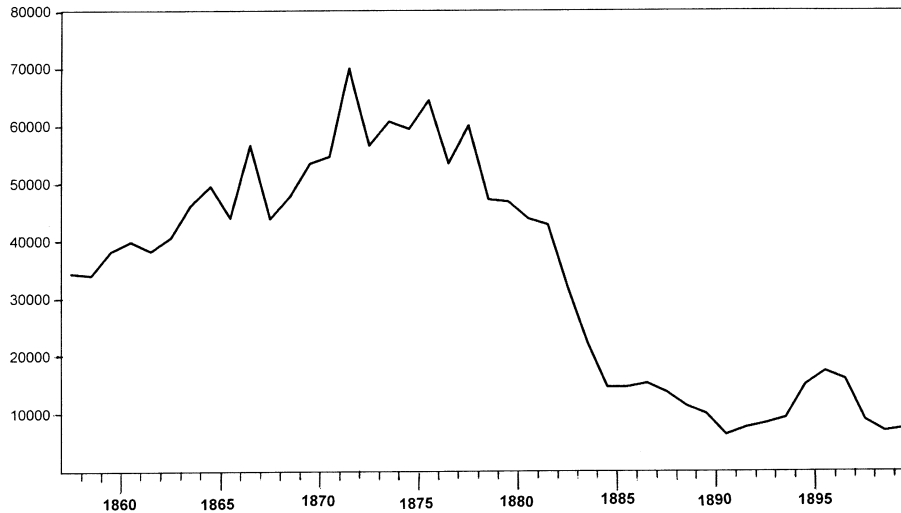
Fonts: *Memoria[s]...* de les companyies dels Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras ; dels Ferrocarriles de Tarragona a Matorell y Barcelona ; i de les del Ferro-carril de Zaragoza a Barcelona i dels Ferro-carriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona.

L'expansió del tràfic ferroviari de vins i derivats durant aquests anys no va comportar una davallada del moviment d'aquest productes a través del comerç de cabotatge. Entre 1863 i 1877, l'expedició per cabotatge des dels ports catalans seguí augmentant, encara que la seva progressió tendí a perdre intensitat, malgrat que les reiterades paralitzacions del transport ferroviari durant la guerra civil (entre 1873-75) van comportar el transvasament de tota mena de càrrega dels ferrocarrils vers el transport marítim.²⁸ El 1872 el tràfic agregat de vins, aiguardents, etc. per les línies de Barcelona a Girona, Tarragona i Saragossa va ser de 47.159,9 tones, mentre que el total expedit per cabotatge des de tots els ports del país va ser de 56.498,7 tones. Per tant, una vegada prolongades les línies de Barcelona a Girona i, sobretot, acabada la de Barcelona a Tarragona, la capacitat del ferrocarril per competir amb el cabotatge i amb el tràfic carreter augmentà enormement. Ho evidencia el fet que si el 1862, les 9.878,4 tm que van circular per les vies fèrries que convergien sobre Barcelona només significaven el 24,3% de les 40.565,3 que es van expedir per cabotatge, el 1872 el tràfic ferroviari de productes vitícoles havia passat a significar el 83,4% de l'expedit per cabotatge (vegeu l'apèndix 2 i el gràfic 1).

Grafic 1

Evolució de les expedicions de vins i derivats des de tots el ports catalans a través del comerç de cabotatge, 1857-1899 (en tones mètriques)

²⁸ Pere Pascual i Domènech, "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX, *Recerques. Homenatge a Pierre Vilar, vol. II*, 21 (1988), p. 131-132.



Tanmateix, les sortides netes de vins, aiguardents, etc. per cabotatge des dels ports del Garraf, Baix Penedès i Camp de Tarragona i Tarragonès van continuar essent molt considerables. En aquest període, als ports on es generaven sortides netes s’hi van afegir els de l’Alt i Baix Empordà –evidència, sens dubte, del progrés de la vinya en aquestes contrades–,²⁹ però amb unes magnituds sensiblement inferiors a les eixides dels ports de la costa barcelonesa de Ponent. Una proporció molt elevada d’aquestes expedicions netes de vins i derivats es continuà dirigint al port de Barcelona –per contribuir a coadjuvar al consum de la ciutat i nodrir l’exportació– i en magnituds molt inferiors, a cobrir els dèficits de les poblacions costaneres del Maresme, de la Selva i del Montsià. El relatiu esplendor del moviment per cabotatge de vins i derivats posa de manifest que el ferrocarril topava encara amb dificultats per neutralitzar la competència del tràfic marítim. I, d’altra banda, en aquests anys, les expedicions netes de vins, aiguardent, etc. efectuades des dels ports catalans vers els de la resta d’Espanya van enregistrar una acusada tendència alcista, fins al punt que aquest flux esdevingué més important que la suma de les entrades netes enregistrades als ports de Barcelona, del Maresme, de la Selva i del Montsià. Per tant, tot sembla indicar que la major part de les expedicions d’aquests productes cap a d’altres regions de l’Estat se seguien efectuant per via marítima (vegeu l’apèndix 2 i el gràfic 2).

L’expressada situació subsistí, malgrat que les companyies ferroviàries van aplicar estratègies orientades a reduir tarifes per neutralitzar la competència de carros i barques. Pel que fa a la companyia del ferrocarril de Saragossa, el 1864 trobem les primeres referències a la concessió de descomptes a determinats carregadors o clients. En dit any, el consell d’administració consignà que l’inspector administratiu havia imposat una multa a l’empresa “por haber faltado a las prescripciones del reglamento de policía de ferro-carriles referente al registro de las deducciones que se conceden de los precios de tarifa...”.³⁰ En els anys posteriors, els contractes privats de transport a preus reduïts van proliferar gairebé de manera generalitzada. La major part eren relatius a cereals i farina –a causa de les característiques del tràfic de la línia–,

²⁹ F. Valls, *El canvi agrari...*, op. cit., p 118, indica que el 1860 la vinya ocupava a l’Alt Empordà el 37% de la superfície cultivada i al Baix Empordà-la Selva, el 35,4.

³⁰ FFEAHF, fons A7, *Libro de actas de la comisión directiva. Ferro-carril de Zaragoza a Barcelona. Secretaria general...*, reunió del dia 21 de juny de 1864, folis 103-105

però també se n'esmenten força referents a vins. Per exemple, el 1865 s'indicà que Pau Fort havia "ofrecido a la empresa un transporte de 4.000 pipas de vino desde Zaragoza a esta capital con tal que por cada pipa de 530 kilogramos no se le exija mayor cantidad que la de 80 rs, y atendiendo a que en la época presente podrían bajarse las expediciones de su clase por el río Ebro con mayor economía por parte del remittente..." se li contestà que es concedia la rebaixa si el transport assolia un "mínimo de 2.500 pipas de vino...".³¹ El 1866 s'acordà concedir a Antoni Català "el tipo de rs 0,41 para los transportes de vinos que verifique desde Manresa, Calaf y S. Guim y Cervera con dirección a Zaragoza en razón a tratarse de expediciones ascendentes que conviene fomentar...".³² El 1867 s'aprovà el contracte amb "la empresa Canal de Urgel para el transporte de 1.000 toneladas de trigos y granos, y otras mil de vinos aceites y aguardientes con la bonificación de 4% y de 5% si llegan a 2.500 toneladas...".³³ El 1868 el "contrato celebrado con Dn Marcelino Jordan, vecino de Barbastro, para el transporte durante un año de 1.000 pipas de vino de Selgua a Barcelona, al precio de 70 reales cada una que se reducirá a 56 si llega a remesar 1.500...".³⁴ El 1871 el celebrat amb Manuel A. Fernández "para el transporte mínimo durante un año de 200 toneladas de vino común desde la estación de Cortes a la de Barcelona al precio de 0 r 40 cs por tonelada y kilómetro, con la bonificación del 5% sobre los portes satisfechos si completa dicho tonelage...".³⁵ El 1877 es decidí establir "el precio de 0 r 2799 por tonelada y kilómetro a los trasportes de aguardiente desde Barcelona a Alsásua, estableciendo dicho precio por tarifa o wagón completo o por contrato...".³⁶ Mentrestant, el tràfic de vins, aiguardent, etc. experimentà un notable augment en aquesta línia. Especialment el 1872, perquè segons l'empresa, la "cosecha de vinos en las comarcas afluentes de nuestras líneas fue muy importante [...], al paso que en otras fue casi nula y en las que se recogió algo adoleció de poca fuerza, por este motivo tuvieron necesidad de mezclarse con vinos aragoneses cuya fortaleza y subido color les hacen tan estimados. Además la exportación a Francia y a nuestras Antillas se hizo en mayor escala que en el año anterior...".³⁷

El 1868 la direcció de l'empresa dels Ferro-carriles de Tarragona a Martorell y Barcelona indicà que s'havien pactat amb la companyia de la línia de València "una serie de tarifas que se aplicarán por vía de ensayo; en algunas de ellas han debido fijarse precios más bajos de lo que se habría querido, y esto se debe a la competencia que hace el mar a toda vía costanera...".³⁸ L'any següent es consignà que "por las prudentes rebajas que [...] ha debido ir introduciendo con obgeto de llamar determinadas mercancías, el problema de

³¹ FFEAHF, fons A7, *Ferro-carril de Zaragoza a Barcelona. Secretaria general. Archivo. Actas de la comisión directiva...*, reunió del dia 22 de novembre de 1865, folis 120-122.

³² FFEAHF, fons A7, *Ferro-carril de Zaragoza a Barcelona. Secretaria general. Archivo. Actas del Consejo de admón...*, reunió del dia 7 de febrer de 1866, folis 262-274.

³³ FFEAHF, fons A7, *Actas de la sesiones del Consejo de administración de los Ferro-carriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona...*, reunió del dia 5 d'octubre de 1867, folis 126-133.

³⁴ *Ibidem*, reunió del dia 25 de desembre de 1868, folis 196-187.

³⁵ *Ibidem*, reunió del dia 16 de gener de 1871, folis 395-398.

³⁶ FFEAHF, fons A7, *Compañía de los Ferro-carriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona. Actas de las sesiones del Comité ejecutivo del consejo de administración...*, reunió del dia 5 de març de 1877, folis 47-48.

³⁷ *Compañía de los Ferro-carriles de Zaragoza a Pamplona y Barcelona. Memoria...* Barcelona: N. Ramírez, 1873, p. 19, per presentar a la junta general a celebrar el 15 de novembre de 1873.

³⁸ *Memoria [...] de la sociedad de los Ferro-carriles de Tarragona a Martorell y Barcelona...* Barcelona: N. Ramírez, 1868, p. 16, per presentar a la junta general a celebrar l'1 de març de 1868.

si las líneas del litoral pueden competir con ventaja con los medios marítimos de transporte queda resuelto a favor de la Compañía...”.³⁹ El 1868 una disposició governamental autoritzà “a las empresas de ferro-carriles para poner en vigor las tarifas y contratos que consideren convenientes sin previa autorización de aquel ministerio –el de Foment–, siempre que por medio de la inspección administrativa y mercantil den conocimiento al gobierno...”.⁴⁰ La companyia, emparant-se en aquesta norma, formalitzà multitud de contractes particulars de transport. Entre els quals, amb: Via i Raurell pel transport de 6.000 pipes de vi de Vilafranca a Barcelona a 11 rals per pipa;⁴¹ amb Josep Gironella, pel de 1.000 pipes a “tipo dif[erente] según la estación de procedencia...”, etc.⁴² El 1873 els gestors de la companyia van assenyalar que la línia tenia un tràfic de càrrega diversificat. El vi era “nuestro primer artículo de transporte [...] sin que por esto represente más de un 18 por 100 en el tráfico total...”.⁴³

Per tal d'incrementar el volum de tràfic, la direcció de la companyia dels Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras decidí, el 1865, oferir descomptes “a los cargadores de cuatrocientos quintales diarios por noventa días hábiles consecutivos el 7% de su importe de producción y a los de doscientos quintales diarios por igual termino el 3 ½ % de la misma tarifa, esceptuándose todo el carbón, la corteza y la fagina...”.⁴⁴ L'any següent, autoritzà “a la comisión de explotación para proponer los contratos que estime convenientes al efecto de atraer a la línea las mercancías que en el día se importan por la vía marítima...”.⁴⁵ I s'aprovà la implantació d'una “tarifa reducida por vía escendente desde el Clot a Granollers y puntos intermedios hasta Hostalrich para los materiales por vagón completo, con carga y descarga de cuenta de los interesados, fijándose como tipo mínimo de dicha tarifa treinta céntimos por tonelada y kilómetro; todo al objeto de destruir la competencia que hacen los carros que desde San Celoni y demás puntos del Monseny pasan por Granollers y continuan hasta Barcelona...”.⁴⁶ El 1868 acordà que “se uniforme la tarifa de mercancías bajo el tipo fijado entre Barcelona y Gerona a fin de disminuir en la posible la competencia que sufre la compañía con los transportes por carretera...”.⁴⁷ Però, ahora, es van queixar del fet que “hemos debido luchar con los desvíos y competencias que tiene la línea por las carreteras existentes, terminadas y próximas a serlo, y por la facilidad del transporte marítimo que ofrece mayor baratura de gastos, más facilidad en los despachos de derechos y generalmente menos vigilancia en todo otro puerto o punto de desembarco que Barcelona...”.⁴⁸ En els propers anys es van prendre

³⁹ *Memoria [...] de la sociedad de los Ferro-carriles de Tarragona a Martorell y Barcelona...* Barcelona: N. Ramírez, 1869, p. 16-17, per presentar a la junta general a celebrar el 7 de març de 1869.

⁴⁰ ANC, fons TBF, *Libro de actas de la Junta de gobierno de la sociedad de los Ferro-carriles de Tarragona a Martorell y Barcelona*, reunió del dia 24 de desembre de 1868, folis 28-30.

⁴¹ *Ibidem*, reunió del dia 7 de gener de 1870, folis 199-202.

⁴² *Ibidem*, reunió del dia 10 d'agost de 1870, folis 304-306.

⁴³ *Memoria [...] de la sociedad de los Ferro-carriles de Tarragona a Martorell y Barcelona...* Barcelona: N. Ramírez, 1973, p. 10, per presentar a la junta general a celebrar el 5 d'abril de 1873.

⁴⁴ ANC, fons TBF, *Libro de actas de las sesiones de la Junta directiva de la empresa de los Caminos de Hierro de Barcelona a Gerona*, reunió del dia 22 de desembre de 1865, folis 223-225.

⁴⁵ *Ibidem*, reunió del dia 2 de gener de 1866, folis 227-231.

⁴⁶ ANC, fons TBF, *Libro de actas de la Junta directiva de la empresa de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras*, reunió del dia 17 de novembre de 1866, folis 72-75.

⁴⁷ *Ibidem*, reunió del dia 11 de gener de 1868, folis 247-271.

⁴⁸ *Memoria [...] de la compañía de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras...* Barcelona: N. Ramírez, 1868, p. 9-10.

nombroses mesures de caire divers per tractar de neutralitzar dites competències. El 1869 es pactà amb Josep Riulas, (a) Japet, una rebaixa “en las tarifas de ciertos artículos –entre els quals, el transport de vi– que hoy se transportan por la carretera a las poblaciones de la falda del Monseny desde San Celoni a Sils...”, a canvi de procurar que “los carros ordinarios que sirven a sus amigos cesasen en el transporte atendido a que éste es en sentido ascendente y a puntos de la línea del interior para los cuales conviene a la compañía adquirirlo a fin de disminuir el núm[er]o de vagones que suben vacíos...”.⁴⁹ El 1870 es plantejà que “una rebaja de tarifas podrá acaso hacer cesar la competencia que hacen los carros entre Gerona y Malgrat...”;⁵⁰ es concedí a Josep Serra “el servicio de acarreos a domicilio en Calella [...] con la condición de que ha de quitar de la carretera el carro que entre Calella y Mongat...”; i s’informà que no havien fructificat “las tentativas hechas para lograr el transporte por la línea de las mercancías que van a Mataró por la carretera...”.⁵¹

Per tal de valorar els progressos assolits pels ferrocarrils –oferint reduccions de tarifes a través, bàsicament, de contractes privats amb determinats clients– en la captació del tràfic de vins i derivats en competència amb els carros i amb les barques del cabotatge, examinarem de nou el moviment que convergia sobre Barcelona. En aquest cas, referit a les dades de 1872. La població de Barcelona i dels pobles del seu Pla era, en aquesta època, d’uns 302.000 habitants.⁵² En cas d’aplicar un consum per càpita també de 70 kg anuals de vi, el consum de dita urbs se situaria entorn d’unes 21.140 tm. El volum dels vins, aiguardent, etc. arribats a Barcelona a través de les vies fèrries va ser de 47.159,9 tm, en el supòsit de considerar que tot el moviment d’aquests productes era descendent, la qual cosa és molt més qüestionable que el 1862, perquè una proporció considerable del que circulava per la línia de Barcelona a Tarragona es dirigia al port d’aquesta darrera ciutat. El port de Barcelona enregistrà una sortida neta de vins i derivats de 1.735,7 tm a través del cabotatge. L’exportació a Ultramar i a països europeus se xifrà en 74.014 milers de litres, equivalents a unes 72.690 tm, i la importació assolí 949,5 milers de litres, equivalents a 896,4 tm, també aproximadament. Per tant, les sortides netes per via marítima van ser d’unes 73.528 tm. El resultat d’agregar aquestes dades al consum estimat de vi al Pla de Barcelona comporta que la recepció de vins, aiguardent, etc. s’hagi de situar entorn d’unes 94.669,3 tm (vegeu la taula 4). Conseqüentment, si el tràfic de les vies fèrries que tenien el seu origen a Barcelona només significava, el 1862, el 18,8% dels vins i derivats arribats a Barcelona, el 1872 havia passat a significar el 49,8%. Les esmentades magnituds –malgrat la seva innegable precarietat– posen, doncs, de manifest que els ferrocarrils van aconseguir captar, en el curs d’aquest decenni, una proporció creixent del tràfic de dits productes que convergia sobre Barcelona. Però evidencien també que en aquesta època, seguia arribant a la capital catalana una gran quantitat de vins per via terrestre transportats per carros, que, pel que sembla, era equiparable a l’entrada enregistrada a través dels ferrocarrils.

⁴⁹ ANC, fons TBF, *Libro de actas de la Junta directiva de la empresa de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras*, reunió del dia 22 de març de 1869, folis 233-236.

⁵⁰ ANC, fons TBF, *Libro de actas de la Junta directiva de la empresa de los Caminos de Hierro de Barcelona a Francia por Figueras*, reunió del dia 2 de maig de 1870, folis 136-141.

⁵¹ *Ibidem*, reunió del dia 31 de maig de 1870, folis 166-168.

⁵² J. Nadal, “La població”, op. cit., p. 89.

Taula 4

Estimació del volum dels vins, aiguardent, etc. arribat a Barcelona mitjançant el transport carreter el 1872 (en tones mètriques)

1. Entrada	
Per les vies fèrries de Girona (per Mataró i per Granollers), Tarragona i Saragossa (*)	47.159,9
2. Consum i sortida	
Consum de la població del Pla de Barcelona (302.000 habitants a 70 kg de vi per càpita)	21.140,0
Sortida neta per cabotatge	1.735,7
Exportació neta a través del comerç exterior (**)	71.793,6
	94.669,3
Estimació de l'entrada neta a través d'altres mitjans de transport (2 – 1)	47.509,4

(*) Es tracta del moviment total i atès que una part –en aquesta època possiblement de certa consideració, sobretot, a la línia de Tarragona– va circular en sentit ascendent, l'entrada neta per dites vies fèrries va ser força inferior.

(**) Per transformar el moviment expressat en volum en el seu pes hem aplicat les següents densitats: vi, 0,98424; vinagre, 0,98424; i aiguardent, 0,95169.

Fonts: Vegeu la taula 3; els apèndix 2 i 3 i la *Estadística del comerç exterior de España...*, relativa a l'any 1872.

L'hegemonia dels ferrocarrils a partir de 1878

En l'assoliment de l'hegemonia en el transport de vins i derivats per part dels ferrocarrils tingué, sens dubte, un paper molt important: d'una banda, l'entrada en servei (el 1878) de les seccions de Girona a Portbou de les línies de Barcelona a França –s'aconseguí així l'enllaç de la xarxa ferroviària catalana amb la francesa, de manera precària a causa del diferent ample de via–; i de l'altra, l'entrada en explotació (entre el 1881 i el 1883) de la línia de Barcelona a Vilanova i Valls.⁵³ Entre 1878 i 1887, el tràfic de vins, aiguardent, etc. a les línies de la xarxa de Tarragona a Barcelona i França experimentà un augment espectacular –van ser la gran època del “boom” exportador de vins a França arran que la fil·loxera arrasà la vinya francesa– fins al punt que el moviment d'aquests productes es multiplicà per 6 en el decurs del decenni. La circulació de vins i derivats per unitat de longitud explotada passà de 146 tm per km, el 1878, a 552,7 el 1887. Es multiplicà, doncs, per 3,7. El moviment de vins, aiguardent, etc. de significar el 14% del total transportat el 1878 se situà en el 31,8% el 1887 (vegeu la taula 5).

Taula 5

El moviment de vins, aiguardent, etc. i de la càrrega total transportada a petita velocitat per la xarxa de línies fèrries de Tarragona a Barcelona i França (1878-1899) (en tones mètriques)

	(1) Kms explotats	(2) Vins	(3) Aiguardents, esperits, etc.	(4) 2 + 3	(5) 4 / 1	(6) Total transportat (*)	4 · 100 / 6		
1878	347,0	50014,05	100,0	644,84	100,0	50658,89	146,0	393995,98	14,0
1879	347,0	67269,20	134,5	676,92	105,0	67946,12	195,8	475299,99	15,6
1880	347,0	160336,52	320,6	638,39	99,0	160974,91	463,9	673367,32	26,2
1881	347,0	167257,98	334,4	627,84	97,4	167885,82	483,8	749122,72	24,6
1882	469,8	203732,34	407,4	637,85	98,9	204370,19	435,0	838064,58	26,7
1883	511,1	193505,96	386,9	970,37	150,5	194476,33	380,5	897216,60	23,7
1884	530,2	211487,38	422,9	881,78	136,7	212369,16	400,5	934455,42	24,9
1885	547,5	247166,47	494,2	1012,65	157,0	248179,12	453,3	949925,09	28,6
1886	547,6	218189,40	436,3	732,11	113,5	218921,51	399,8	907041,72	26,5
1887	550,0	303403,28	606,6	596,42	92,5	303999,70	552,7	1050413,22	31,8
1888	550,0	300302,26	600,4	991,99	153,8	301294,25	547,8	1086157,92	30,4
1889	550,0	247672,95	495,2	1131,57	175,5	248804,52	452,3	1110267,17	24,5
1890	554,3	243768,42	487,4	1436,37	222,7	245204,79	442,4	1208949,01	22,2
1891	595,0	252295,91	504,5	1885,71	292,4	254181,62	427,2	1210358,89	22,9
1892	636,2	204168,83	408,2	2778,29	430,8	206947,12	325,3	1113467,52	20,2
1893	641,3	203902,76	407,7	2622,58	406,7	206525,34	322,0	1099798,76	20,4
1894	700,9	258992,18	517,8	3659,52	567,5	262651,70	374,7	1152820,16	24,7
1895	723,0	247820,23	495,5	3296,68	511,2	251116,91	347,3	1183842,36	23,0
1896	723,0	277337,98	554,5	3367,07	522,2	280705,05	388,3	1310498,32	23,3
1897	723,0	244456,61	488,8	3058,05	474,2	247514,66	342,3	1271653,36	21,1
1898	723,0	222972,80	445,8			222972,80	308,4	1285919,90	19,1

⁵³ P. Pascual, *Los caminos de la era industrial...*, op. cit., passim.

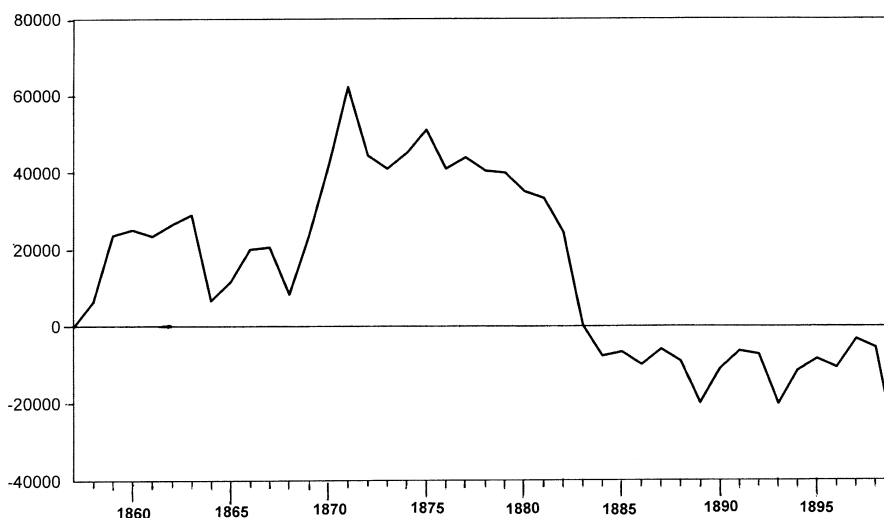
1899 723,0 205378,20 410,6 205378,20 284,1 1338657,60 16,9

(*) El fet que la companyia concessionària d'aquesta xarxa no facilités dades sobre el volum del transport per al servei de la pròpia empresa impossibilita establir la magnitud del tràfic de vins i derivats sobre la càrrega total transportada pel comerç.

Fonts: *Memoria[s]...* publicades per la companyia dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona y Francia

Gràfic 2

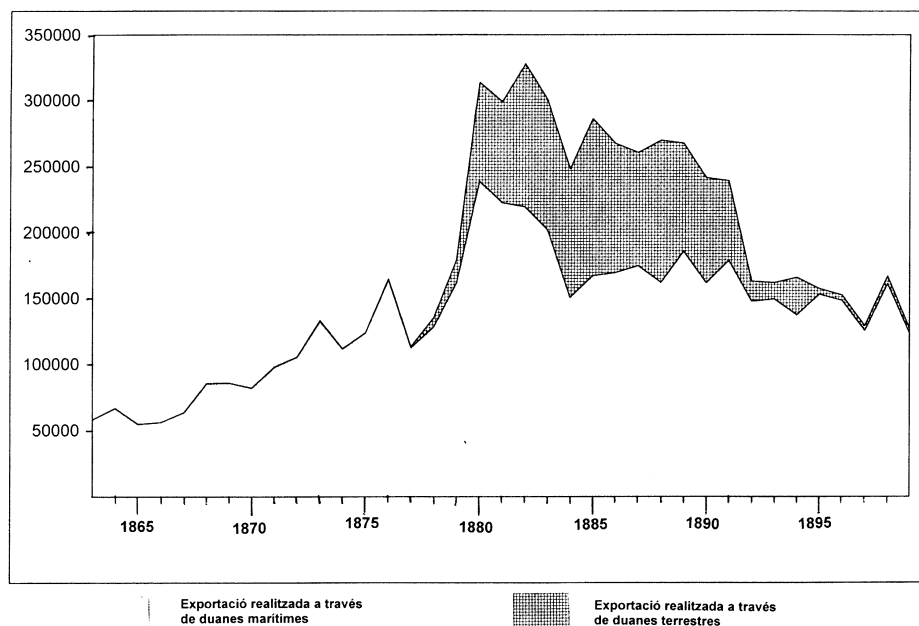
Saldo de les sortides netes de vins i derivats a través del comerç de cabotatge de tots els ports catalans, 1857-1899 (en tones mètriques)



En el curs d'aquests anys, l'expedició de vins i derivats a través del comerç de cabotatge davallà de manera sostinguda i molt acusada. El 1878 encara van sortir dels ports catalans 47.139,9 tm de vins, aguardents, etc., mentre que el 1899, l'expedició s'havia reduït a 7.407,8 tm. El tràfic d'expedició dels ports del Garraf i del Baix Penedès –que en els anys precedents havia estat tan important– desapareix totalment a partir de mitjans de la dècada de 1880. El dels altres ports també enregistrà intenses davallades. En els darrers anys del vuit-cents, només tenien un tràfic d'expedició apreciable els ports de Tarragona i del Camp de Tarragona i de Barcelona, i un moviment de poca consideració els de l'Empordà. L'ensulsiada del tràfic de sortida va ser molt més intensa que la del d'entrada i això està relacionat amb el canvi de signe del moviment de vins i derivats entre els ports catalans i els de la resta de l'Estat. En el decurs del període comprès entre 1857 i 1884, el saldo sempre va ser positiu –indicatiu d'una sortida neta de vins cap als ports d'altres regions espanyoles–, i a partir d'aquest any, el signe s'invertí. Hem de suposar, doncs, que això significà que Catalunya es convertí –per la via del comerç de cabotatge– en importadora neta de vins procedents de la resta d'Espanya, que arribaren a assolir una quantitat de certa consideració a finals del vuit-cents. Els excedents vitícoles que van continuar eixint durant aquest període dels ports de Tarragona i limítrofes, units als vins arribats de fora del país, es van dirigir, bàsicament, a Barcelona. Les entrades netes de vins i derivats a través del cabotatge al port de Barcelona a partir de 1882 van augmentar, i subsistiren les de relativament poca consideració existents als ports del Maresme i la Selva. Un fet nou va ser que els ports de l'Alt i del Baix Empordà –que havien generat, regularment, sortides netes– esdevingueren importadors nets de vi per via marítima a partir de finals dels anys setanta. És possible que dit canvi estigui relacionat amb el fet que la fil·loxera atacà i destruï molt aviat la vinya empordanesa, un decenni abans que arrasés la de les grans comarques productores de la Catalunya central i de la part meridional del país (vegeu l'apèndix 2 i els gràfics 1 i 2).

Gràfic 3

Evolució de les exportacions de vins i derivats realitzada a través de les duanes terrestres i marítimes de Catalunya, 1863-1899 (en milers de litres)



En aquest període, el boom exportador de vins a França assolí els seus nivells màxims.⁵⁴ Mentrestant, l'exportació de vins a Ultramar s'estancà a conseqüència de la crisi de l'economia cubana i també de la crisi naviliera –acompanyada de la liquidació de les grans cases barceloneses de comerç que havien impulsat i vertebrat el gran comerç d'Ultramar del segon terç del segle XIX– provocada per la ràpida substitució de la marina de vela per la de vapor en el comerç transoceànic.⁵⁵ Els ports on es concentrà l'exportació van ser el de Barcelona i el de Tarragona –on convergien les línies de la xarxa ferroviària. Les exportacions (relativament de poca consideració) efectuades des dels ports de l'Alt Empordà, el Garraf i el Camp de Tarragona van tendir a davallar fins a pràcticament desaparèixer en el curs de la dècada de 1880. Un tret a destacar de les exportacions d'aquests anys va ser la importància que van adquirir les realitzades a través de la duana de Portbou –l'estació d'enllaç amb la xarxa ferroviària francesa. Entre 1881 i 1891, els anys culminants de l'exportació de vins a França, l'exportació per les duanes terrestres arribà a significar gairebé el 33% de les exportacions catalanes de vins i derivats. Posteriorment, durant la darrera dècada del nou-cents –amb l'ensulsiada de les exportacions de vi al país veí–, davallà i passà a significar només un 6,1% del total exportat. L'exportació de vins i aiguardent per la resta de duanes terrestres pirinenques sempre tingué una importància relativa gairebé insignificant: representà menys de l'1% del total exportat. Entre dites duanes, només la de l'Alt Urgell (la Farga de Moles) enregistrà un moviment regular i apreciable de trànsit de vins i derivats cap Andorra (vegeu l'apèndix 3 i el gràfic 3).

⁵⁴ Josep Pujol, "Les crisis de malvenda del sector vitivinícola català entre el 1892 i el 1935", *Recerques*, 15 (1984), p. 58.

⁵⁵ Roser Galí, "Crédito comercial e inversión fabril. El 'holding' Nadal i Ribó (1828-1875)", *Revista de Historia Industrial*, 22 (2002), p. 45-76 i Pere Pascual i Domènech, "Els transports. La modernització dels mitjans de transport a la Catalunya del segle XIX", a J. Nadal et al. (dirs), *Història econòmica de la Catalunya contemporània. 3. Indústria, transports i finances*. Barcelona: Enciclopedia Catalana, 1991, p. 312-332.

El moviment del tràfic ferroviari de vins i derivats s'intensificà, com hem pogut veure, a partir de finals dels anys setanta. El 1879 el consell d'administració de la companyia dels Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia va manifestar que “la revolución obrada por los ferrocarriles en materia de transportes no ha de ser del todo lo fecunda que es posible, ni ha de dar todos sus apetecidos resultados hasta que al planteamiento de un esmerado y rápido servicio se una toda la economía y baratura que consientan nuestras empresas...”.⁵⁶ Un parell d'anys abans, l'empresa havia contractat un expert francès en política comercial ferroviària (Abel Lescuyer) per tal que estudiés i gestionés amb “las compañías francesas la dirección del tráfico y la redacción de las tarifas internacionales [...] dando facilidades a la importación de carbones extranjeros como retorno a fin de destruir la competencia marítima...”.⁵⁷ El 1878 es posà de manifest que era de vital importància per a l'empresa captar “el transporte de los vinos a Francia que hoy en su mayor parte se verifica llevándolos al Hâvre por mar y luego por el Sena a París, y ha estado conforme el consejo con que de acuerdo con las compañías francesas se estudie y acuerde la tarifa conveniente para la atracción de dicho transporte...”.⁵⁸ Per assolir aquesta fita es considerà que era “necesario establecer una tarifa de 50 francos por tonelada hasta París a fin de competir con los transportes que se verifican hasta ahora por el Hâvre y por el Sena hasta dicha capital...”.⁵⁹ El 1879 s'informà que el cap del servei comercial de l'empresa s'havia desplaçat a París per tal “de llegar a una solución [...] para el transporte de los vinos y de los carbones franceses, puesto que este importantísimo asunto en la parte referente a los vinos sufría en las compañías francesas sensible retardo...”.⁶⁰ Uns dies després es digué que s'havia proposat una tarifa internacional pels “vinos, aguardientes y aceites por 58 francos los 1.000 kilogs desde Tarragona a París-Berey...”.⁶¹ Posteriorment, Lescuyer informà que seria aprovada d'immediat pel govern francès,⁶² i el consell indicà que s'havien “tenido de dar a la estación de Tarragona los mismos precios que a la de Barcelona...”.⁶³ El 1880 es comentà una carta de la casa Vinyes, Reste i Cia –dedicada a l'exportació de vins– proposant “el transporte de sus vinos por medio de los reservoirs o estanques de que acompañaban modelo, y puesto que este medio de transporte al paso que favorecerá el tráfico de que se trata, se ha acordado [...] aceptar la propuesta y hacer a dichos s[eño]res una bonificación de modo que resulte para el partícipe de la compañía 9 francos por tonelada para las expediciones a Burdeos y Tolosa y 12 para las de París...”.⁶⁴ El 1881 l'empresa indicava que havia adoptat “el sistema de wagones cisterna sustituyendo al piperío en el transporte de caldos, y no cabe duda de que con ello ha de realizarse una profunda modificación en los transportes en beneficio de la locomoción por vía

⁵⁶ *Memoria [...] de la compañía de los Ferro-carriles de Tarragona a Barcelona y Francia...* Barcelona: Sucesores de Ramírez y Cia, p. 6, per a la junta general a celebrar el 15 d'abril de 1879.

⁵⁷ ANC, fons TBF, *Libro de actas de las sesiones del Consejo de administración de la compañía de los Ferro-carriles de Tarragona a Barcelona y Francia...*, reunió del dia 21 de setembre de 1877, folis 238-240.

⁵⁸ *Ibidem*, reunió del dia 27 de setembre de 1878, folis 371-373.

⁵⁹ *Ibidem*, reunió del dia 4 d'octubre de 1878, folis 373-375.

⁶⁰ *Ibidem*, reunió del dia 18 d'abril de 1879, folis 432-434.

⁶¹ *Ibidem*, reunió del dia 5 de setembre de 1879, folis 479-480.

⁶² *Ibidem*, reunió del dia 31 d'octubre de 1879, folis 492-494.

⁶³ ANC, fons TBF, *Libro de actas de las sesiones del Consejo de administración de la compañía de los Ferro-carriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, reunió del dia 28 de novembre de 1879, folis 1-2.

⁶⁴ *Ibidem*, reunió del dia 26 de novembre de 1880, folis 112-114.

férrea...”.⁶⁵ La companyia francesa del Midi considerà que la tarifa aprovada era excessivament elevada per acabar amb la competència de la via marítima i envià un representant (Lireux) a Barcelona “para tratar del medio de atraer a las líneas el gran tonelaje de vinos que aún se dirige por la vía marítima a París y Burdeos...”, mitjançant una reducció de tarifa que s’esperava compensar “con la atracción del tráfico actual marítimo...”.⁶⁶ Per atreure un major volum de tràfic, la direcció de la TBF implantà, a partir de 1881, un sistema de primes a pagar als grans elaboradors i exportadors de vins. Hi ha moltes referències a dits reintegraments. Per exemple, el 1882 va abonar 3.800 pessetes a Torras i Cia per les 5.000 tm de vi transportades l’any anterior de Vilafranca a Barcelona;⁶⁷ 2.835,56 pessetes a Josep Goutelle per les 283,55 tm de vi que envià a París l’abril de 1882...⁶⁸ El 1883 s’indicà que l’empresa havia arribat a un “arreglo [...] con el Sr Goutelle [...] para atraer a la línea el tráfico de vinos que del puerto de Tarragona va en la actualidad a Francia por la vía marítima...”.⁶⁹ El 1884 es consignà un altre abonament de 7.580 pessetes a la casa Torres i Cia per les 10.015 tm de vi transportades de Vilafranca a Barcelona l’any anterior⁷⁰ i s’informà que s’havien acordat “con el Sr Vinyes las bonificaciones que se le harían por los vinos q[u]e entregase al transporte por estas líneas con destino a París y otros puntos según el de su procedencia; habiéndose obligado d[ic]ho Sr Vinyes a valerse exclusivamente de estas líneas para sus transportes referidos, renunciando a la vía marítima...”.⁷¹ Posteriorment, el 1886 hi ha constància del pagament de reiterats reintegraments a les cases Reste Vinyes i Cia i a J. Goutelle i Cia. i es precisà que dites bonificacions eren “para el transporte en un año de 100.000 y de 50.000 toneladas de vino para Francia, a que respectivamente se obligan...”, etc.⁷²

La informació continguda en les estadístiques de les *Memoria[s]...* publicades per les companyies ferroviàries és força limitada, atès que no precisa ni el moviment d’expedició ni de recepció de vins, aiguardent, etc. de cadascuna de les estacions de les línies. En canvi, les empreses van facilitar aquesta informació en resposta a la demanda que els va ser formulada arran de la informació parlamentària que es publicà amb el títol *La crisis agrícola y pecuaria*, relativa al trienni de 1884-1886. Pel que fa a les línies de Tarragona a Barcelona i França, cal destacar la molt elevada sortida neta de vins cap a França –era el moment àlgid de les exportacions– per l’estació i la duana de Portbou, que se xifren en unes magnituds que oscil·len entre les 111.000 i 128.000 tm. Unes magnituds força més elevades que les atribuïdes a les exportacions per aquesta duana consignades en les *Memoria[s] del comercio exterior...* (vegeu l’apèndix) Sigui com sigui, en aquests anys, una proporció molt elevada dels vins i derivats que circulaven per aquestes línies ho feien en

⁶⁵ *Memoria [...] de la compañía de los Ferro-carriles de Tarragona a Barcelona y Francia...* Barcelona: Sucesores de N. Ramírez y Cia, p. 11-12, per a la junta general a celebrar el 12 de febrer de 1881.

⁶⁶ ANC, fons TBF, *Libro de actas de las sesiones del Consejo de administración de la compañía de los Ferro-carriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, reunió del dia 21 de gener de 1881, folis 145-147. Les tarifes vigents era de 58 francs per tm pel vins transportats a París i de 36,5 pels enviats a Burdeos, i el que es proposava era reduir a 45,56 francs l’aplicada pel transport de vins de París i a 29,93 a Burdeos.

⁶⁷ *Ibidem*, reunió del dia 27 de gener de 1882, folis 248-250.

⁶⁸ *Ibidem*, reunió del dia 19 de maig de 1882, folis 282-283.

⁶⁹ *Ibidem*, reunió del dia 9 de novembre de 1883, folis 450-451.

⁷⁰ *Ibidem*, reunió del dia 25 de gener de 1884, folis 469-470.

⁷¹ *Ibidem*, reunió del dia 14 de març de 1884, folis 480-481.

⁷² ANC, fons TBF, *Libro de actas de las sesiones del Consejo de administración de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia*, reunió del dia 28 d’agost de 1886, folis 185-188.

direcció a Portbou. Un segon aspecte a destacar és l'entrada neta de caire estructural al conjunt d'estacions de les comarques del Gironès i de la Selva, que s'explica, com és ben conegut, pel fet que en aquestes contrades hi havia molt poca vinya, la qual cosa comportava que la producció se situés molt per sota de les necessitats de consum de la població. En canvi, resulta més sorprenent el fet que el conjunt d'estacions del Vallès Oriental tinguessin també un dèficit estructural, perquè en aquesta zona, la superfície vitícola era, sens dubte, més important que en les comarques abans esmentades. Les estacions del Maresme saldaven amb un superàvit de vins, aiguardents, etc. discret, el qual esdevé pràcticament inexistent si tenim en compte que pels ports d'aquesta comarca hi hagué una entrada neta de vins de certa consideració durant aquests anys (vegeu l'apèndix 2). A les estacions de Barcelona i pobles del seu Pla (Sants, El Clot i Sant Andreu de Palomar) es generaven unes sortides netes de vins i derivats apreciables, la qual cosa s'explica perquè es tractava d'una part dels vins arribats a aquesta àrea a través d'altres línies fèrries, del cabotatge –en aquest període les entrades netes al port de Barcelona assoliren volums considerables–, o bé per via terrestre mitjançant carros. El panorama canvià de manera radical en les estacions d'aquesta xarxa ferroviària de les comarques del Baix Llobregat, Alt i Baix Penedès i Camp de Tarragona. En el cas de les del Baix Llobregat existia una permanent sortida neta de vins i derivats, tot i que sembla relativament minsa atesa l'extensió de la vinya a molts indrets d'aquesta contrada. Les sortides netes de les estacions de l'Alt i del Baix Penedès estan més en consonància amb l'elevat grau d'especialització vitícola d'aquestes comarques. La sortida neta del Camp de Tarragona es refereix a les estacions de Torredembarra i Altafulla i té un volum discret, la qual cosa s'explica perquè la major part del excedents de vins i derivats produïts en aquesta contrada eren encara, en aquests anys, expedits per cabotatge a través del port de Torredembarra (vegeu l'apèndix 2). El tràfic de l'estació de Tarragona és un cas a part. La sortida neta de vins i derivats era la més considerable de tota aquesta xarxa, però cal recordar que bona part dels vins expedits procedien de les altres línies que convergien sobre aquesta capital: la de Tarragona a València i, sobretot, la de Lleida a Reus i Tarragona (vegeu la taula 6).⁷³

Taula 6

Tràfic de vins, aiguardents, esperits, etc. a les estacions de les línies de Tarragona a Barcelona i França, de Barcelona a Saragossa, de Lleida a Reus i Tarragona i de Tarragona a València durant el trienni de 1884-1886 (en tones mètriques)

	1884			1885			1886		
	(a) expedició	(b) recepció	(a – b)	(a) expedició	(b) recepció	(a – b)	(a) expedició	(b) recepció	(a – b)
Línies de Tarragona a Barcelona i França									
Portbou	430,76	117499,42	-117068,65	2373,25	130565,05	-128191,80	1687,42	112957,88	-111270,46
Alt Empordà	7174,46	2473,42	4701,04	6123,89	5034,43	1089,46	3072,33	4754,94	-1682,61
Gironès	327,40	4227,02	-3899,62	382,37	4861,61	-4479,24	357,88	4754,62	-4396,74
La Selva	47,80	1422,79	-1374,99	37,24	1660,13	-1622,89	48,74	1415,69	-1366,95
Vallès Oriental	1704,47	3297,09	-1592,63	2033,14	5859,03	-3825,89	2232,74	5134,86	-2902,13
Maresme	3800,98	3140,21	660,77	4746,59	3026,83	1719,76	4387,68	3844,47	543,22
Barcelona i Pla de									
Barcelona	61843,72	48945,25	12898,48	61378,33	59350,24	2028,09	54642,28	51343,74	3298,54
Baix Llobregat	4237,78	1805,31	2432,47	7234,01	3645,97	3588,04	5054,64	3868,59	1186,04
Alt Penedès	49445,17	8596,94	40848,23	54270,55	10366,46	43904,09	38367,05	8331,77	30035,27
Baix Penedès	19429,01	5121,54	14307,47	21927,87	6918,91	15008,96	22481,61	6024,23	16457,38
Camp de Tarragona	7466,96	5961,79	1505,18	7618,47	6574,03	1044,45	6839,92	5102,35	1737,57
Tarragona	55583,08	9000,82	46582,27	79040,66	9303,69	69736,97	74022,28	10661,43	63360,85
Totals (*)	211491,59	211491,58	0,00	247166,36	247166,36	0,00	213194,56	218194,56	-5000,00

⁷³ P. Pascual, "Ferrocarrils i circulació mercantil...", op. cit., p. 150 i 152-153.

Línia de Barcelona a Saragossa

Segrià	11180,20	7267,60	3912,60	10170,10	8537,60	1632,50	6959,80	2933,70	4026,10
Urgell	12707,60	1011,30	11696,30	10913,70	817,20	10096,50	10330,90	496,40	9834,50
Segarra i Alt Anoia	19822,90	1315,50	18507,40	15267,40	1490,60	13776,80	11052,10	686,40	10365,70
Bages	10021,50	2474,40	7547,10	5727,20	2948,90	2778,30	4082,40	2096,20	1986,20
Vallès occidental	1931,30	3111,90	-1180,60	1245,30	2628,70	-1383,40	624,10	976,60	-352,50
Barcelona	2716,80	51370,90	-48654,10	3791,80	46237,30	-42445,50	4166,70	33799,00	-29632,30
Totals	58380,30	66551,60	-8171,30	47115,50	62660,30	-15544,8	37216,00	40988,30	-3772,30

Línia de Lleida a Reus i Tarragona

Segrià							435,80	33,40	402,40
Les Garrigues							5422,10	199,00	5223,10
Conca de Barberà							26577,80	1374,80	25203,00
Alt Camp							358,30	4161,70	-3803,40
Baix Camp							25584,00	13019,70	12564,30
Camp de Tarragona							218,40	706,50	-488,10
Tarragona							3759,00	45465,60	-41706,60
Totals							62355,40	64960,70	-2605,30

Línia de Tarragona a València

Tarragona	1274,55		1423,47		2006,92
Camp de Tarragona	10,88		237,26		27,97
Baix Camp	4733,41		3501,08		3421,62
Ribera d'Ebre	4768,13		5044,76		5720,44
Montsià	3921,85		3417,77		856,48
Totals	14708,82		13624,34		12033,43

(*) El 1886 entre les expedicions i les recepcions hi ha una diferència de 5.000 tm –que possiblement derivi d'un error tipogràfic en l'expedició atribuïda a l'estació de Vilafranca– que no es pot corregir.

Font: Vegeu l'apèndix 1.

En aquests anys, la vinya assolí, com és conegut, una superfície molt considerable a la província de Lleida, i en l'expansió de la superfície vitícola a les comarques de Ponent –que va tenir lloc a partir de la dècada de 1860– sembla que hi tingué un paper decisiu l'entrada en servei de la línia de Barcelona a Saragossa. Possiblement, es tracta de la contribució més rellevant a l'expansió de la viticultura a Catalunya –i, per tant, a la intensificació de la producció agrària– derivada de l'existència dels ferrocarrils. El moviment d'aquesta línia suggereix que hi havia un entrada neta, tal vegada no excessivament voluminosa de vins i derivats procedent de comarques aragoneses. La diferència entre el total expedit i el total rebut hauria de ser zero i en tots els anys té un saldo negatiu. Tanmateix, pot ser que no fos gaire important, perquè en l'expedició i la recepció de l'estació de Lleida es comptabilitza el tràfic que es dirigia i provenia de la línia de Lleida a Reus i Tarragona, i les dades de dita línia relatives a 1886 apunten que hi havia una sortida neta de vins en direcció a Tarragona. Sigui com sigui, a les estacions del Segrià i, en major mesura, de l'Urgell i la Segarra i de l'Alt Anoia es va enregistrar una sortida neta de vins de magnituds relativament molt considerables. Per contra, les sortides netes de vins, aiguardents, etc. d'una zona d'alta especialització vitícola com el Bages van ser força exigües. Encara resulta més sorprenent el fet que les estacions del Vallès Occidental –una zona on sabem que la viticultura també havia assolit dimensions apreciables–, en lloc de sortides, enregistraven entrades netes de vins i derivats, tot i que d'escassa consideració. El que resulta coherent és que l'estació de Barcelona era receptora –a través d'aquesta línia– d'una entrada neta considerable de productes vitícoles, els quals contribuïen a cobrir les necessitats de consum de l'urbs barcelonesa i eren reexpeditats a través d'altres vies fèrries, o exportats per via marítima des de la capital catalana (vegeu la taula 6).

Pel que fa al moviment de la línia de Lleida a Reus i Tarragona, només disposem d'informació relativa a l'any 1886, és a dir, a partir del moment en què l'antiga companyia dels Ferrocarriles de Lleida a Reus y Tarragona va ser absorbida per la dels Caminos de Hierro de Norte de España. En l'esmentat exercici, les sortides netes de vins, aiguardent, etc. per les estacions del Segrià –que no comprèn el tràfic de la de Lleida, tot i que de la diferència entre entrades i sortides de la línia, podem inferir que de dita estació eixien unes 2.600 tm netes en direcció a Tarragona– tenien poca importància. Les que es van generar a les de les Garrigues van ser més considerables, sense assolir els volums de les zones d'alta especialització vitícola. En canvi, la sortida neta que va tenir lloc a les estacions de la Conca de Barberà va tenir una magnitud que evidencia que era una comarca on l'especialització vitícola havia assolit unes magnituds semblants a les del Penedès, atès que generava uns excedents de vi i derivats equiparables. Les estacions de l'Alt Camp van enregistrar entrades netes de productes vitícoles, la qual cosa s'explica, sens dubte, en part, per la presència del nucli industrial de La Riba, però també, possiblement, pel fet que una part de l'expedició d'aquesta contrada es derivava vers la línia –recentment posada en explotació– de Valls a Vilanova i Barcelona, enllaçada amb aquesta a La Plana-Picamoixons. Les estacions del Baix Camp van enregistrar una sortida neta de vins i derivats de certa consideració –es tracta també d'una contrada d'antiga i arrelada especialització vitícola–, però que amb tota probabilitat, no reflecteix el volum dels excedents vitícoles que s'hi produïen, perquè cal sospitar que una part es va facturar a les estacions del ramal de Roda de Barà a Reus (obert el 1884), de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona. Per acabar, observarem que els excedents vitícoles expedits a través de les estacions d'aquesta línia es dirigien a Tarragona, on o bé eren reexpedits vers la xarxa de les línies de Tarragona a Barcelona i França, o bé eren embarcats al port de Tarragona en vaixells dedicats al cabotatge o al comerç exterior (vegeu la taula 6).

Pel que fa al tràfic de la línia de Tarragona a València, la informació disponible sobre tràfic de vins i derivats és encara més limitada. Perquè la resposta a l'esmentada enquesta de la companyia dels Ferrocarriles de Almansa a València y Tarragona només conté dades relatives a l'expedició de vins i derivats i no de recepció, la qual cosa impossibilita establir les sortides netes de cadascuna de les estacions. Tanmateix, el moviment de facturació de vins, aiguardent, etc. de les estacions d'aquesta línia ubicades a Catalunya té, tant pel que fa al Baix Camp com a la Ribera d'Ebre i al Montsià, unes magnituds relativament reduïdes, la qual cosa suggereix que les sortides netes de vins i derivats possiblement tenien un signe positiu, sense ser de gran consideració. Les dades relatives al comerç de cabotatge i al comerç exterior enregistrarat als ports d'aquesta zona semblen avalar que en cap moment s'hi van generar grans excedents comercialitzables. És molt probable que a l'estació de Tarragona d'aquesta línia hi hagués una entrada neta de vins –reexpedits vers les línies de la xarxa de Tarragona a Barcelona i França, o per via marítima– que si havia de dependre, només, dels excedents produïts a les comarques catalanes que servia, no podia ser molt elevada. Una altra cosa seria que arribés per aquesta via un flux, més o menys important, de vins procedents del País Valencià en direcció als ports de Tarragona, de Barcelona o a la duana de Portbou, hipòtesi que no estem en condicions de precisar amb les dades disponibles (vegeu la taula 6).

Per tant, les dades del tràfic enregistrat per les línies de la xarxa ferroviària catalana durant el trienni de 1884-1886 evidencien l'existència d'un seguit de comarques on es generaven uns excedents vitícoles molt considerables. És el cas de l'Alt i el Baix Penedès, de la Conca de Barberà, de l'Alt i el Baix Camp – que no queden reflectits en tota la seva magnitud, perquè en aquests anys circulaven, en part, per la línia de Valls a Vilanova i Barcelona, així com tots el del Garraf– zones d'especialització vitícola tradicional i també el de la Segarra i l'Alt Anoia. Els expressats excedents circulaven, com hem vist, en direcció als ports de Tarragona i de Barcelona i a la duana de Portbou. Tanmateix, el transport ferroviari de vins i derivats posa també de manifest que a les comarques entorn de Barcelona, on sabem que hi havia superfícies vitícoles considerables –com és el cas del Bages, el Baix Llobregat, el Vallès Oriental i l'Occidental o el Maresme–, la sortida neta de vins era, o bé exigua o inexistent, i s'enregistraren entrades netes, tot i que de poca consideració. Les esmentades dades obliguen, doncs, a valorar, una vegada més, la possibilitat que durant aquest període es continuessin enregistrant entrades netes de vins a Barcelona, mitjançant el tràfic carreter, procedents d'aquestes comarques.

Pel tal d'esbrinar-ho, procedim a realitzar, amb dades de l'any de 1885, el mateix exercici practicat anteriorment –de manera més afinada, atès que per aquest exercici es disposa de les entrades netes de vins i derivats a totes les estacions de Barcelona i del seu Pla, excepte la de la línia de Vilanova– valorant les entrades i sortides de vins i derivats per vies fèrries, a través del comerç de cabotatge i del comerç exterior i estimant el consum de l'urbs barcelonesa, que llavors comptava uns 397.100 habitants,⁷⁴ aplicant el consum per càpita abans indicat. El resultat obtingut sembla suggerir que en dit exercici, hi hagué –amb totes les reserves que imposa la precarietat de les dades disponibles– una sortida neta d'unes 10.109,5 tm de productes vitícoles de Barcelona per via terrestre (vegeu la taula 7). El tràfic carreter encara existia, però, amb tota probabilitat, havia quedat reduït a dimensions relativament molt minses. En qualsevol cas, tot sembla indicar que no estava dedicat, bàsicament, com abans, al transport de vins i derivats cap a Barcelona, sinó més aviat a la distribució dels productes vitícoles arribats a dita capital vers poblacions industrials dels seus voltants. El moviment de vins i derivats de les línies fèrries que convergien sobre Barcelona –les de Tarragona a Barcelona i França, de Saragossa i de Valls a Vilanova i Barcelona– va ser, el 1885, de 356.913,7 tm, la qual cosa implica que l'esmentada hipotètica sortida neta a través carros només significa el 2,8% de dit tràfic. El tràfic carreter de vins entorn de Barcelona havia caigut, doncs, a cotes absolutament marginals.

Taula 7
El fluxes d'entrada i sortida de vins, aiguardent, etc. a Barcelona i pobles del Pla de Barcelona el 1885 (en tones mètriques)

1. Entrades	
Per la línia de Barcelona a Saragossa	42.445,5
Per línia de Valls a Vilanova i Barcelona (*)	62.631,9
Pel comerç de cabotatge	14.692,6
	<hr/> 119.770,0
2. Consum i sortides	
Consum estimat del Pla de Barcelona (uns 397.100 habitants a raó de 70 kg per càpita)	27.797,0
Línies de Tarragona a Barcelona i França	2.028,0
Exportació neta a través pel comerç exterior(**)	79.835,5
	<hr/> 109.660,5
Estimació de l'entrada neta a través d'altres mitjans de transport (2 – 1)	- 10.109,5

⁷⁴ J. Nadal, “La població”, op. cit., p. 89.

(*) En el supòsit que tot el tràfic de vins i derivats de la línia circulés en sentit descendent, és a dir, en direcció a Barcelona, la qual cosa era, possiblement, força aproximada a la realitat, perquè les expedicions en sentit ascendent eren, amb tota probabilitat, d'escassa consideració.

(**) En aquest exercici, l'exportació de vins, vinagre, aiguardent etc. va ser de 102.602,6 milers de litres i la importació se xifrà en 22.175,1 milers de litres (sobretot a causa de l'entrada de 20.351,1 milers de litres d'aiguardent –o esperit?– procedent d'Europa). La conversió de volum a pes s'ha efectuat aplicant les densitats: vi, 0,98424; vinagre, 0,98424; i aiguardent, 0,95169.

Fonts: Vegeu la taula 6; els apèndixs 2 i 3; la *Estadística del comercio exterior de España...*, relativa a l'any 1885; i *Ferrocarrils Directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona. Memoria [...] de 1886*. Barcelona: Sucesores de N. Ramírez y Cia., 1886, p. 14.

Tanmateix, això no vol dir que la competència dels carros i les dificultats dels ferrocarrils per captar bona part del tràfic que circulava a curtes i mitjanes distàncies no persistís. El comitè que administrava la xarxa catalana de MZA – les antigues línies a la TBF– consignà, el març de 1901, que acostumats “de antiguo los principales fabricantes de tejidos y algunos de curtidos de Igualada a servirse de la carretería para los envíos de sus géneros a Barcelona y recepción de los artículos necesarios para su industria o comercio procedentes de dicha capital, mostráronse reacios a utilizar la vía férrea, alegando en abono de aquel procedimiento el que una vez cargados sus productos o géneros en los carros, no tenían que hacerle sufrir operación alguna hasta verificar la descarga en sus almacenes o fábricas, lo cual les reportaba la ventaja no tan sólo de hacer llegar las mercancías a destino con menor tiempo, sino también el de no exponerlas a determinados accidentes que suelen ocurrir por el ferrocarril...”⁷⁵ Per posar un altre exemple, el gener de 1906 van manifestar que: “Con objeto de atraer a la vía férrea los envíos de carbonilla de cok que se efectuan actualmente por carretera desde Barcelona a Molins de Rey, se ha solicitado el establecimiento de un precio reducido y de concederse se haría posible la entrega al ferrocarril de las remesas de cemento en sentido inverso que se hacen también por carretera aprovechando el retorno de los carros de la carbonilla...”, i que per captar dit tràfic es feia necessari modificar, a la baixa, la tarifa aplicada al transport d'aquest productes.⁷⁶

El tràfic després de la fil-loxera i durant la crisi vitícola (1900-1935)

La malura de la fil-loxera significà el final del cicle expansiu de la vinya a Catalunya, que s'havia iniciat a la segona meitat del segle XVII i que només s'havia vist circumstancialment afectat negativament per la pèrdua dels mercats colonials americans i del nord d'Europa per l'aiguardent.⁷⁷ En la darrera dècada del segle –quan la plaga arrasà la vinya catalana– s'enregistrà l'ensulsiada de les exportacions.⁷⁸ Les destinades a França –que havien impulsat el darrer cicle expansiu de la vinya– es van enfonsar a partir de 1891, després que dit país hagués recuperat la seva producció vitícola replantant la vinya amb peus americans. Posteriorment, s'experimentà el xoc de la pèrdua de la sobirania sobre Cuba i Puerto Rico arran del “desastre” colonial de 1898, que comportà que les exportacions de vins i derivats a Ultramar s'haguessin d'efectuar en condicions molt més precàries i que tinguessin una tendència decreixent. La vinya també es replantà a Catalunya, però sense assolir les superfícies que

⁷⁵ ANC, fons TBF, *Libro de actas de las sesiones celebradas por el Comité de Barcelona de la compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante*, reunió del dia 29 de març de 1901, folis 147-154.

⁷⁶ ANC, fons TBF, *Libro de actas de las sesiones celebradas por el Comité de Barcelona de la compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante*, reunió del dia 19 de gener de 1906, folis 220-239.

⁷⁷ Francesc Valls Junyent, *La Catalunya atlàntica. Aiguardent i teixits a l'arrencada industrial catalana*. Vic: Eumo, 2003, p. 288-293.

⁷⁸ E. Giralt, “L'agricultura. Tradició i innovació...”, op cit., p. 235-244.

havia tingut anteriorment, i si bé continuà essent un cultiu especialitzat a les zones vitícoles tradicionals de les comarques de Barcelona i de Tarragona, en canvi, va desaparèixer pràcticament a les terres lleidatanes.⁷⁹ Tot i això, durant el primer terç del segle XX, la vinya esdevingué un cultiu en crisi amb una tendència permanent a la sobreproducció –a causa de l'evolució negativa de les exportacions– que donà lloc a periòdiques ensulsiades dels preus. Les anomenades crisis de “malvenda”.⁸⁰

En aquest context, el 1891 els dirigents de la companyia dels Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia van informar de gestions “al objeto de obtener la prórroga de las tarifas internacionales para la exportación de vinos a Francia, que por disposición del gobierno francés debían quedar anuladas en 1º de junio último...”, i que era d'esperar que “mantendría abierta la frontera para la extracción de los vinos de España...”.⁸¹ Uns dies després, es féu esment de “las comunicaciones de la compañía del Midi por haberse abolido por el gobierno francés la prórroga hasta el 31 de enero de 1892 de las tarifas de vinos, y con el Sr Lescuyer acerca del propio asunto; y finalmente la proposición de los Sres Vinyes Reste y Cia para dar, con ventaja, salida para Francia a los vinos españoles...”.⁸² En aquest sentit, s'indicà que s'havia arribat a un acord “con la casa Goutelle representante de los principales exportadores de los vinos del campo de Tarragona, que los embarcaban en el puerto de dicha ciudad, vinos que desde la próxima semana vendrán a Barcelona para su exportación por mar a los puertos franceses...”.⁸³ Un fet que motivà la protesta d'una comissió de tarragonins pels “perjuicios que se siguen a Tarragona de venir los vinos de aquella comarca a Barcelona para seguir a Francia por la vía marítima en lugar de tomar el puerto de Tarragona...”.⁸⁴ Uns anys després, ja s'havien esvaït totes les esperances de mantenir un volum important d'exportacions de vins a França, alhora que es lamentava el “nuevo modo de ser de los pueblos por efecto del criterio, más que de protección, prohibicionista dominando hoy en ciertas regiones...”.⁸⁵ Per la seva banda, la companyia de los Caminos de Hierro del Norte de España manifestà (el 1895) que amb “motivo de la expiración del tratado de comercio franco-español, a fines de Febrero de 1892, y de los nuevos derechos de aduana en uno y otro país, bastante más elevados que los antiguos sobre la mayor parte de los productos, se ha determinado desde el 1º de Marzo de dicho año una baja harto sensible en nuestro tráfico exterior, acentuándose esta disminución principalmente en lo que concierne a los vinos, cuyos derechos de entrada en Francia han sido elevados de 2 francos a 14,81 por hectólitro; lo que representa un aumento de 640 por 100!...”, i que consegüentment les “exportaciones han disminuido [...] en una proporción considerable...”.⁸⁶

⁷⁹ *Ibidem*, p 235. La vinya que el 1889 ocupava 35.118, 34.313 i 27.206 h als partits judicials de Cervera, Lleida i Balaguer, havia quedat reduïda, el 1920, a 5.940, 8.620 i 6.650 h, respectivament. Vegeu també J. Pujol, “Les crisis de malvenda...”, op. cit., p. 67.

⁸⁰ J. Pujol, “Les crisis de malvenda...”, op. cit., p. 63.

⁸¹ ANC, fons TBF, *Libro de actas de las sesiones del Consejo de administración de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Martorell y Barcelona*, reunió del dia 9 d'octubre de 1891, folis 272-274.

⁸² *Ibidem*, reunió del dia 24 d'octubre de 1891, folis 277-279.

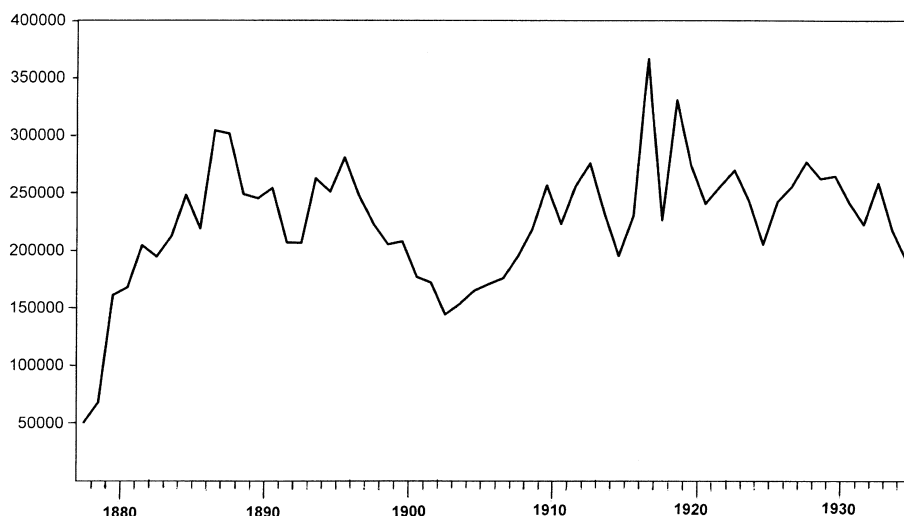
⁸³ *Ibidem*, reunió del dia 6 de novembre de 1901, folis 281-283.

⁸⁴ *Ibidem*, reunió del dia 20 de novembre de 1901, folis 285-287.

⁸⁵ *Memoria [...] de la compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia...* Barcelona: Henrich y Cia, 1893, p. 5, per a la junta general a celebrar el 2 d'abril de 1893.

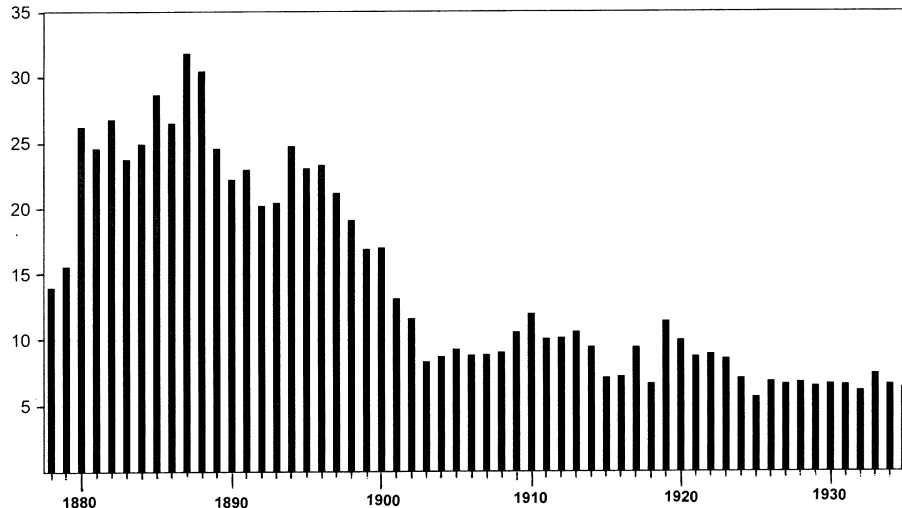
⁸⁶ *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España [...]. Memoria...* Madrid: Imprenta Central de los Ferrocarriles, 1895, p. 4-5, per a la junta general a celebrar el 18 de juny de 1895.

Gràfic 4
Evolució del tràfic de vins i derivats per la xarxa de les línies de Tarragona a Barcelona i França, 1878-1935 (en tones mètriques)



La davallada experimentada pel transport ferroviari de vins i derivats durant la darrera dècada del vuit-cents va ser intensa. Posteriorment, entre 1900 i 1935, el moviment de productes vitícoles experimentà acusades oscil·lacions a l'alça i a la baixa. Les dades del tràfic de la xarxa catalana de MZA –que com s'ha dit, integrava les línies de Tarragona a Barcelona i França– són ben explícites al respecte. El tràfic de vins, aiguardent, etc. va continuar caient fins al 1904 en què tendí a estabilitzar-se; a partir de 1908, inicià una recuperació que, amb alguna recaiguda, culminà el 1917; posteriorment, s'enregistrà un període que s'havia de prolongar fins al 1935, caracteritzat per una tendència regressiva interrompuda amb algun repunt alcista (vegeu la taula 8 i el gràfic 4). Mentrestant, el moviment de vins i derivats –que havia representat un 30% del total transportat a finals de la dècada de 1880– davallà molt acusadament en termes relatius a les línies de la xarxa catalana de MZA fins al punt que durant els anys 1920, només representava entorn del 7% del total transportat (vegeu la taula 8 i el gràfic 5). En definitiva, el moviment dels vins, aiguardents, esperit, etc., de representar el capítol més important de la càrrega transportada, havia passat a ser un epígraf, si no irrellevant, de molt escassa consideració. La gran època de la vinya a Catalunya havia quedat enrera, i la magnitud del tràfic de vins per la xarxa ferroviària acusava, lògicament, aquesta transformació.

Gràfic 5
Percentatge assolit pel tràfic de vins i derivats sobre el total de càrrega transportada per la xarxa de les línies de Tarragona a Barcelona i França, 1878-1935 (en %)



Taula 8
El moviment de vins, aiguardent, etc. i de la càrrega total transportada a petita velocitat per la xarxa de línies fèrries de Tarragona a Barcelona i França (1900-1935) (en tones mètriques)

	(1) Kms explotats	(2) Vins	(3) Aiguardents, esperits, etc.	(4) 2 + 3	(5) index	(6) Total transportat (*)	4 · 100 / 6
1900	723,0	207889,80		207889,80	100,0	1346585,00	17,0
1901	723,0	176837,90		176837,90	85,1	1487691,10	13,1
1902	723,0	171939,70		171939,70	82,7	1637059,60	11,6
1903	723,0	131043,30	13047,50	144090,80	69,3	1740233,10	8,3
1904	723,0	142224,20	11101,90	153326,10	73,8	1806020,60	8,7
1905	723,0	155582,70	9319,00	164901,70	79,3	1853835,50	9,2
1906	723,0	159483,10	11141,00	170624,10	82,1	2001427,40	8,8
1907	723,0	164339,60	11530,60	175870,20	84,6	2051014,20	8,8
1908	723,0	180621,10	13999,40	194620,50	93,6	2211826,20	9,0
1909	723,0	209662,80	8717,90	218380,70	105,0	2191176,90	10,5
1910	723,0	247498,50	9129,30	256627,80	123,4	2283410,60	11,9
1911	723,0	215260,90	7866,90	223127,80	107,3	2365471,60	10,0
1912	723,0	246386,20	9402,70	255788,90	123,0	2685635,30	10,1
1913	723,0	266484,50	9320,60	275805,10	132,7	2776940,20	10,6
1914	723,0	217616,50	15008,50	232625,00	111,9	2549743,70	9,4
1915	723,0	180555,20	14780,40	195335,60	94,0	2808790,70	7,1
1916	723,0	213823,50	16339,50	230163,00	110,7	3281398,00	7,2
1917	723,0	347781,70	18584,80	366366,50	176,2	4076630,10	9,4
1918	723,0	209269,50	17131,50	226401,00	108,9	3476625,80	6,6
1919	723,0	314766,50	15728,80	330495,30	159,0	3046678,10	11,4
1920	723,0	257001,30	16661,50	273662,80	131,6	2848913,60	9,9
1921	723,0	225485,70	15110,00	240595,70	115,7	2856869,50	8,7
1922	723,0	241529,30	13847,20	255376,50	122,8	2992502,50	8,9
1923	723,0	253181,50	16430,70	269612,20	129,7	3269654,50	8,5
1924	723,0	218942,10	23789,10	242731,20	116,8	3427818,90	7,0
1925	723,0	182663,30	22436,30	205099,60	98,7	3584211,70	5,6
1926	723,0	219975,60	22276,30	242251,90	116,5	3564511,80	6,8
1927	723,0	230765,30	24674,30	255439,60	122,9	3859229,00	6,6
1928	723,0	246376,10	30213,30	276589,40	133,0	4027326,00	6,7
1929	723,0	233887,70	28373,70	262261,40	126,2	3997757,00	6,4
1930	723,0	239980,40	24508,00	264488,40	127,2	4005620,00	6,6
1931	723,0	217031,10	24154,20	241185,30	116,0	3656077,00	6,5
1932	723,0	196061,00	26290,10	222351,10	107,0	3542667,00	6,1
1933	723,0	231853,70	26643,70	258497,40	124,3	3462223,00	7,4
1934	723,0	196388,30	20851,10	217239,40	104,5	3291761,10	6,6
1935	723,0	172112,40	19396,30	191508,70	92,1	2992597,30	6,3

(*) El fet que la companyia concessionària d'aquesta xarxa no facilités dades sobre el volum del transport per al servei de la pròpia empresa impossibilita establir la magnitud del tràfic de vins i derivats sobre la càrrega total transportada pel comerç.

Fonts : *Memoria[s]...* de la companyia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

En el curs d'aquests anys, els gestors de la xarxa catalana de MZA van assenyalar, el 1899, que la "replantación del viñedo, que con gran esfuerzo de los agricultores continua operándose...", mentre que pel que fa als vins, no

només s'acusava "la falta de exportación de este caldo a Francia, que ya desde hace algunos años consume pocos vinos españoles, sino que la paralización de los negocios con Cuba y Filipinas, durante el período de guerra unido a la menor producción a causa de la filoxera, nos arrebataron un tonelaje importante...".⁸⁷ Posteriorment, el 1905 es consignà que el moviment de vins s'havia animat a causa que "se ha iniciado de nuevo la exportación a América...".⁸⁸ L'augment del tràfic enregistrat el 1910 s'atribuí a la mala collita a d'altres regions d'Espanya "motivo mayor exportación y salida de grandes existencias de anteriores cosechas que guardaban los pueblos de la Región Catalana, produciéndose así en esta red un mayor transporte...".⁸⁹ L'expansió del moviment de vins i derivats durant els anys de la Primera Guerra Mundial s'atribuí a la "mayor exportación de vinos a Francia y restricción del cabotaje..." perquè l'intens augment experimentat pels nolis havia comportat elevades transferències de càrrega del comerç de cabotatge vers els ferrocarrils.⁹⁰ Va ser un miratge. El 1819 el tràfic de vins tornà a davallar a causa de la menor exportació "especialmente con destino a Francia, tanto desde los centros vinícolas de Cataluña, cuanto desde los puntos expedidores de la Mancha...".⁹¹ Per acabar, cal assenyalar que a partir de finals dels anys 1920, el tràfic ferroviari perd significació a causa de la creixent competència dels camions i del moviment per les carreteres. En aquest sentit, el 1936 s'indicà sobre els efectes derivats "de la competencia creciente por carretera con el tráfico de mercancías...", que es considerava una "medida eficaz para combatirla la persecución del fraude con relación a los impuestos que la legislación vigente señala...". En definitiva, s'exigí el compliment del D. 29 d'agost de 1935, que establí les "normas relacionadas con el régimen fiscal de los camiones dedicados al transporte de mercancías [...] dictándose normas referentes al cobro del canon de conservación de carreteras e impuestos de transportes para asegurar su normal percepción y evitar la defraudación que venía produciéndose con daño directo para el Tesoro y gravísima repercusión sobre la industria ferroviaria, que ve mermados sus ingresos, debido principalmente a la situación de privilegio del transporte por carretera...".⁹²

Conclusions

Les relacions entre l'augment de la producció i la circulació de vins i derivats al llarg del període comprès entre 1855 i 1935 i el paper del ferrocarril com a mitjà de transport i impulsor de dit tràfic són complexes. En la captació del moviment dels productes vitícoles per part del ferrocarril és possible diferenciar diverses etapes determinades, en gran part, per l'augment de la longitud explotada. En la primera, compresa entre els anys de 1855 i 1862, s'han aportat evidències de què va ser molt escassa la capacitat de captació de tràfic de les línies

⁸⁷ *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Memoria...* Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1899, p 16-17.

⁸⁸ *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Memoria...* Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1905, p. 12, per a la junta general a celebrar el 28 de maig de 1905.

⁸⁹ *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Memoria...* Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1911, p. 12, per a la junta general a celebrar el 14 de maig de 1911.

⁹⁰ *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Memoria...* Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1918, p. 28, per a la junta general a celebrar el 12 de maig de 1918.

⁹¹ *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Memoria...* Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1919, p. 24, per a la junta general a celebrar l'11 de maig de 1919.

⁹² *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Memoria...* Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1936, p. 43-44, per a la junta general a celebrar 31 de maig de 1936.

curtes entorn de Barcelona, llavors en explotació (Mataró, Granollers i Martorell), i de que el tràfic de vins i derivats continuà circulant, bàsicament, per la via marítima a través del comerç de cabotatge i també per via terrestre mitjançant el transport carreter. L'estimació sobre el proveïment de vins i aiguardent a Barcelona i pobles dels afores i destinats a l'exportació –malgrat que són, sens dubte, precàries– evidencien l'enorme importància del tràfic carreter, en detriment de dits ferrocarrils.

La segona, inscrita entre els anys de 1863 i 1877, vingué determinada per l'acabament de la línia de Barcelona a Saragossa, la prolongació de les de Mataró i Granollers fins a Girona i, sobretot, per la de la petita línia de Martorell fins a Tarragona i el seu enllaç amb la de València. En el curs d'aquest període, el ferrocarril captà una proporció creixent del tràfic de vins i derivats en circulació, tot i que el moviment d'aquests productes a través del cabotatge seguí augmentant. La línia de Saragossa afavorí, sens dubte, l'expansió de la vinya a les comarques de Ponent, particularment de la Segarra i Alt Anoia i de l'Urgell, que havia d'assolir la seva màxima intensitat després de 1877. Però també a moltes zones de les comarques d'especialització vitícoles tradicionals allunyades del litoral i de les carreteres que facilitaven l'accés al ports del litoral. En aquest progrés del tràfic ferroviari hi tingué, sens dubte, com hem vist, un paper rellevant el fet que les companyies ferroviàries optessin per baixar tarifes i, sobretot, per aplicar preus de transport reduïts als seus principals clients mitjançant contractes privats. Tanmateix, l'estimació relativa a 1872 del moviment de vins, aiguardent, etc. que convergia sobre el Pla de Barcelona –immediatament abans que la guerra civil impliqués llargues temporades de paralització parcial del tràfic ferroviari– posa de manifest que amb totes les reserves respecte a la xifra obtinguda, encara arribaven a l'urbs barcelonesa unes quantitats molt considerables de dits productes per via terrestre a través de carros.

En la tercera, relativa al període de 1878-1899, la xarxa ferroviària de via ampla quedà completada amb l'entrada en explotació de les seccions de Girona a Portbou, de la línia de França i l'enllaç amb la xarxa francesa de ferrocarrils; l'enllaç entre les estacions de Barcelona de les línies de Tarragona a Barcelona i França; i la construcció de la línia de Valls a Vilanova i Barcelona i el ramal de Roda de Barà a Reus, que es prolongaria fins a esdevenir la segona línia de Barcelona a Saragossa. En aquests anys, el ferrocarril aconseguí, finalment, acaparar una proporció altíssima de la circulació de vins i derivats, en el moment, precisament, en què dit moviment assolí el seu zenit gràcies al boom exportador de vins a França. Ho evidencia el fet que el tràfic de cabotatge de vins, aiguardent, etc. enregistrà una intensa i sostinguda davallada, alhora que desapareixia el moviment d'expedició de molts ports, quedant-ne només dos (els de Tarragona i Torredembarra) amb un tràfic de certa consideració. En aquest període, més encara que en l'anterior, els increments de tràfic s'han de relacionar, també, amb l'aplicació de tarifes especials molt reduïdes als vins transportats als grans ports d'exportació i, sobretot, a França en combinació amb les companyies ferroviàries franceses. Hi van ajudar els reintegraments fets efectius als grans elaboradors i exportadors de vins, condicionats sempre a compromisos d'expedició de determinades quantitats. El moviment de vins i derivats que convergia sobre el Pla de Barcelona el 1885 es pot mesurar d'una manera un xic més afinada – pel fet de disposar del moviment d'entrada i de sortida de totes les seves

estacions, excepte la de la línia de Vilanova– i el resultat obtingut, malgrat ser també precari, suggereix, de manera inequívoca, que el tràfic de vins a través de carros havia descendit molt acusadament respecte a la situació existent abans de 1878. En aquesta època, la circulació per carretera de vins, aiguardent, etc. havia quedat reduïda a dimensions gairebé insignificants.

En la darrera dècada del vuit-cents s'enregistrà l'ensulsiada de les exportacions de vins i derivats i també davallà intensament el volum del tràfic ferroviari. Les raons d'aquest trasbals són prou conegudes –els estralls de la fil·loxera a Catalunya juntament amb el tancament del mercat francès–, la qual cosa fa innecessari insistir-hi. El retrocés de la superfície vitícola comportà la desaparició de la vinya d'alguns indrets, però no de les comarques de la Catalunya central i meridional, on aquest cultiu tenia més tradició. Es tracta de comarques servides per les línies de la xarxa catalana de MZA, les antigues línies de la companyia catalana dels Ferrocarrils de Tarragona a Barcelona y Francia. El tràfic de vins i derivats per dita xarxa entre 1900 i 1935 evidencia que la davallada de tràfic iniciada durant la darrera dècada del vuit-cents es prolongà fins entrat el segle XX. La posterior recuperació del moviment –que s'intensificà durant el anys de la Primera Guerra Mundial– quedà truncada durant la dècada de 1920, en què el tràfic tornà a davallar enmig d'acusades oscil·lacions. Mentrestant, el tràfic de vins i derivats va perdre importància relativa respecte al moviment total transportat a petita velocitat per dita xarxa. Per acabar, cal assenyalar que des de finals dels anys vint del segle passat, el moviment ferroviari es trobà subjecte a una creixent competència de la carretera –protagonitzada per la proliferació de camions–, que implicà el principi de la fi de l'hegemonia dels ferrocarrils en el transport de tota mena de mercaderies, entre les quals la de productes vitícoles. Una hegemonia que, com hem vist, els ferrocarrils no van assolir fins a la dècada de 1880 –després d'un quart de segle de dura competència amb carros i barques– i que tingué una durada força curta: el mig segle comprès entre 1880 i 1930.

Apèndix 1

Tràfic de vins, aiguardents, esperits, etc. per les estacions de les línies de Tarragona a Barcelona i França durant el trienni de 1884-1886 (en tones mètriques)

	1884			1885			1886		
	(a)	(b)	(a - b)	(a)	(b)	(a - b)	(a)	(b)	(a - b)
	expedició	recepció		expedició	recepció		expedició	recepció	
Portbou	430,76	117499,42	-117068,65	2373,25	130565,05	-128191,80	1687,42	112957,88	-111270,46
Colera	479,88	110,58	369,30	314,74	132,91	181,83	72,81	126,05	-53,24
Llançà	2906,47	422,58	2483,89	3170,50	717,98	2452,52	1910,16	875,23	1034,93
Vilajuïga	1214,53	437,75	776,78	744,55	778,00	-33,45	251,80	959,56	-707,77
Perelada	100,58	13,24	87,34	82,27	22,82	59,45	14,22	16,32	-2,10
Figuères	1748,98	1451,22	297,76	1375,39	3342,14	-1966,76	508,45	2735,72	-2227,27
Vilamalla	102,85		102,85	212,08		212,08	105,67		105,67
St. Miquel de Fluvià	427,09	38,04	389,04	127,54	39,52	88,02	165,83	41,06	124,76
Camallera	194,08		194,08	96,83	1,06	95,77	43,39	0,99	42,40
St. Jordi Desvalls	16,22	8,00	8,22	14,88	8,12	6,76	2,38	7,49	-5,11
Flaçà	66,81	305,67	-238,86	13,70	370,02	-356,33	26,55	335,99	-309,44
Bordils	4,43	3,75	0,68	2,12	10,02	-7,90	0,94	37,75	-36,81
Celrà	12,10	61,58	-49,48	54,21	33,42	20,79	85,42	209,14	-123,72
Girona	226,53	3848,03	-3621,50	297,48	4440,03	-4142,56	242,59	4159,71	-3917,12
Fornells	1,32		1,32					4,54	-4,54
Riudellots	0,59	27,51	-26,92	2,47	77,75	-75,29	0,72	91,75	-91,03
Caldes de Malavella	1,03	324,21	-323,18	0,97	429,41	-428,44	16,42	354,86	-338,44
Sils	10,27	290,84	-280,58	1,18	260,78	-259,61	14,18	312,80	-298,62
Maçanet-Maçanes	0,07		0,07	0,78		0,78		0,39	-0,39
	7944,58	124842,42	-116897,84	8884,90	141229,03	-132344,13	5148,95	123227,23	-118078,28
Hostalric	33,78	592,06	-558,29	28,66	591,18	-562,52	15,34	386,71	-371,37
Breda	0,87	108,13	-107,26	3,19	190,19	-187,00	0,15	160,58	-160,42
Gualba	1,20	80,04	-78,85		110,82	-110,82	1,93	108,61	-106,68
St. Celoni	42,71	529,68	-486,97	12,27	542,87	-530,60	13,67	496,10	-482,44
Palautordera	1,97	194,45	-192,48	0,47	115,91	-115,43	1,73	179,78	-178,06
Llinars	41,16	189,16	-148,00	20,47	262,03	-241,56	5,14	247,22	-242,09
Cardedeu	147,78	203,40	-55,62	290,63	419,82	-129,18	168,91	345,94	-177,02
Granollers	795,51	1307,41	-511,90	1052,36	3094,17	-2041,82	1267,80	2533,12	-1265,32
Montmeló	29,86	31,88	-2,02	27,68	23,92	3,75	16,62	38,78	-22,17
Mollet	527,92	540,56	-12,64	384,46	873,91	-489,45	600,68	783,46	-182,78
Montcada	117,56	300,55	-183,00	244,80	526,40	-281,60	158,21	510,46	-352,25
	1740,31	4077,32	-2337,01	2064,99	6751,22	-4686,23	2250,15	5790,76	-3540,60
Tordera	6,73	20,96	-14,24		19,53	-19,53	8,28	14,54	-6,26
Blanes	117,25	937,74	-820,49	311,86	211,96	99,90	274,80	1380,10	-1105,31
Malgrat	1982,86	299,42	1683,44	2885,20	427,59	2457,61	2512,03	309,14	2202,88
Pineda	10,03		10,03	11,43	1,83	9,60	9,52	1,32	8,20
Calella	36,24	37,87	-1,63	53,90	92,56	-38,66	44,24	13,63	30,61
St. Pol			0,00			0,00			0,00
Canet	72,74	4,13	68,60	88,64	30,41	58,23	85,56	6,24	79,32
Arenys	150,42	236,58	-86,16	161,49	192,66	-31,17	201,55	387,28	-185,73
Caldes d'Estrac	344,56		344,56	236,09	2,53	233,55	262,66	1,08	261,58
Mataró	30,42	1017,43	-987,01	105,23	951,76	-846,53	149,89	852,34	-702,45
Vilassar	433,62	80,49	353,13	106,94	48,92	58,02	419,77	39,72	380,05
Premià	15,02		15,02	97,46		97,46	79,99		79,99
El Masnou	272,05	40,92	231,13	278,72	193,46	85,26	112,92	110,30	2,61
Montgat	42,76	31,09	11,67	46,84	21,14	25,70	103,69	15,67	88,01
Badalona	286,27	433,57	-147,30	362,81	832,48	-469,67	122,80	713,09	-590,30
	3800,98	3140,21	660,77	4746,59	3026,83	1719,76	4387,68	3844,47	543,22
St. Andreu de Palomar	119,83	131,80	-11,97	260,00	98,97	161,04	82,46	90,79	-8,33
El Clot	861,00	121,02	739,97	2834,70	97,40	2737,30	952,34	69,36	882,98
Barcelona	59776,08	45204,51	14571,57	57004,62	54052,04	2952,57	52577,78	46857,88	5719,90
Sants	1086,82	3487,92	-2401,10	1279,01	5101,83	-3822,82	1029,70	4325,71	-3296,01
	61843,72	48945,25	12898,48	61378,33	59350,24	2028,09	54642,28	51343,74	3298,54
Hospitalet	1,07	13,81	-12,75	44,37	15,79	28,58	43,98	6,82	37,16
Cornellà	74,53	1,54	72,99	14,76		14,76	29,49	0,45	29,04
St. Feliu	4,26		4,26	1,69	2,44	-0,75	10,67	1,54	9,13
Molins de Rei	432,67	47,81	384,85	162,19	200,59	-38,39	208,45	176,83	31,62
El Papiol	38,75	182,07	-143,32	106,23	200,70	-94,47	97,17	204,62	-107,45
Martorell	3686,51	1560,07	2126,44	6904,77	3226,45	3678,32	4664,88	3478,34	1186,54
Gelida	201,75	864,01	-662,26	451,05		451,05	154,85	28,80	126,05
St. Sadurní	3466,54	484,43	2982,11	1903,21	479,79	1423,42	2838,42	490,16	2348,26
La Granada	4450,79	34,99	4415,80	2000,70	53,39	1947,31	3517,89	75,04	3442,85
Vilafranca	41326,09	7213,52	34112,57	49776,19	9833,28	39942,91	31762,91	7737,77	24025,14

Els Monjos				139,41		139,41	92,99		92,99
L'Arboç	3795,84	492,74	3303,10	4314,59	558,73	3755,86	3978,39	525,45	3452,94
El Vendrell	15633,17	4628,80	11004,37	17613,28	6360,18	11253,09	18503,22	5498,78	13004,44
Torredembarra	7259,91	5951,38	1308,54	7615,70	6411,99	1203,72	4302,84	5059,83	-756,99
Altafulla	210,03	10,41	199,62	3,38	162,04	-158,66	2531,92	42,52	2489,40
Tarragona	55583,08	9000,82	46582,27	79040,66	9303,69	69736,97	74022,28	10661,43	63360,85
	136164,98	30486,39	105678,59	170092,16	36809,05	133283,11	146760,33	33988,38	112771,95

Tràfic de vins, aiguardents, esperits, etc. per les estacions de la línia de Lleida a Reus i Tarragona el 1886 i expedició de vins i derivats a les estacions catalanes de la línia de València a Tarragona durant el trienni de 1884-1886 (en tones mètriques)

	1886				1884	1885	1886
	(a) expedició	(b) recepció	(a - b)				
Línia de Lleida a Reus i Tarragona				Línia de València a Tarragona			
Puigvert	435,80	33,40	402,40	Tarragona	1274,55	1423,47	2006,92
Juneda	1716,60	116,90	1599,70	Salou	10,88	237,26	27,97
Borges Blanques	1277,70	46,80	1230,90	Cambrils	2836,66	1483,33	2324,02
La Floresta	1411,10	15,80	1395,30	Hospitalet de l'Infant	1528,74	1609,69	684,48
Vinaixa	1016,70	19,50	997,20	Ametlla	368,01	408,06	413,12
Vimbodí	3280,80	28,30	3252,50	Ampolla	426,71	852,63	693,00
L'Espluga de Francolí	4791,40	113,50	4677,90	Amposta	279,55	742,12	617,52
Montblanc	17595,00	1091,00	16504,00	Tortosa	4061,87	3450,01	4409,92
Vilavert	910,60	142,00	768,60	Santa Bàrbara	320,45	904,26	42,88
La Riba	22,70	398,40	-375,70	Ulldecona	3601,40	2513,51	813,60
La Plana	185,40	3756,80	-3571,40		14708,82	13624,34	12033,43
Alcover	150,20	6,50	143,70				
La Selva del Camp		24,40	-24,40				
Reus	25584,00	12995,30	12588,70				
Vila-seca	218,40	706,50	-488,10				
Tarragona	3759,00	45465,60	-41706,60				
	62355,40	64960,70	-2605,30				

Font: *La crisis agrícola y pecuaria. Datos estadísticos...* Vol. VII. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1888, p. 68-71, 76-79, 84-87, 92-95, 100-103, 106-107, 112-115, 118-119, 306, 322, i 344-366.

Apèndix 2

Expedició de vins, aguardent i vinagre per cabotatge (1857-1899) (en tones mètriques) (*)

	Alt Empordà	Baix Empordà	La Selva	Maresme	Barcelona	Garraf	Baix Penedès	Camp de Tarragona	Tarragona	Baix Camp	Ribera d'Ebre	Montsià	Total expedit
1857	187,8	402,0		682,6	4515,3	10530,0	6488,9		8925,7	42,6	2472,6	79,1	34326,6
1858	199,9	470,9	15,2	304,0	2865,9	13662,7	5670,2		8590,7	41,7	1940,1	215,6	33976,8
1859	81,6	196,8		311,7	4172,8	14436,1	3651,3	35,3	12018,0	180,1	3030,9	75,4	38189,9
1860	66,8	160,7		531,8	4680,7	15647,0	3420,3	53,6	13540,3	58,7	1540,0	134,6	39834,5
1861	282,5	600,9		302,5	4083,1	16717,1	1984,1	726,2	12608,1	116,5	744,3	46,2	38211,5
1862	449,1	945,0	10,9	279,5	5073,5	14571,2	2096,1	1585,8	14715,9	80,7	757,7	0,0	40565,3
1863	649,3	1351,5		154,3	5321,7	22225,0	2299,9	2206,8	10814,5	15,0	1102,0	15,8	46155,8
1864	983,9	2021,7		75,1	4995,8	22700,1	1436,8	2762,4	13579,1	17,9	924,3		49497,1
1865	1231,9	2542,1		22,5	4173,1	19416,0	1705,7	2725,7	11825,9	17,8	251,4	52,7	43964,8
1866	1730,8	3532,6		13,7	6492,2	23526,7	3145,4	2264,5	15551,7	38,3	248,0	52,1	56596,0
1867	3172,3	6387,6		50,5	4759,8	14001,6	2923,5	2362,4	10066,8	24,1	58,8		43807,4
1868	787,8	1605,2			2868,5	16973,5	2171,0	287,6	22946,9	3,8	49,3		47693,6
1869	426,4	874,5			3081,5	25727,6	1978,8	3651,0	17526,7	39,0	76,9		53382,4
1870	667,9	1358,5		31,7	2662,4	26566,8	1687,9	3722,0	17805,8	50,7	43,4	8,5	54605,6
1871	2350,0	4751,6		64,8	1736,0	26154,5	2556,5	6823,9	25330,6	52,1		4,6	69824,6
1872	1312,9	2644,7		63,4	2409,4	21482,4	4109,0	6990,4	17437,9	38,4		10,2	56498,7
1873	1032,5	2074,9		43,7	2140,1	22119,6	6221,2	7225,8	19772,6	7,1	31,8		60669,3
1874	1080,3	2174,5		36,0	2070,9	24602,2	8019,8	5866,0	15460,7	75,3			59385,7
1875	1175,2	2365,0		77,2	2673,9	28050,1	8122,3	5802,6	15917,0	63,6	63,0		64309,9
1876	1699,1	3428,1		30,8	3425,2	16330,0	7170,5	6599,7	14671,9		33,2		53388,5
1877	1565,9	3153,1		47,5	2490,6	22826,3	6300,1	8343,9	15160,1		60,4		59947,9
1878	391,8	803,7		20,5	1992,5	22315,8	2650,8	7759,2	11178,3		27,3		47139,9
1879	214,3	462,0		15,3	1787,9	24459,9	2318,5	8027,4	9446,2				46731,5
1880	265,9	545,7			1532,3	24408,9	1582,4	6888,2	8569,1		36,4		43828,9
1881	357,1	714,2			2243,4	21376,2	2625,0	8011,6	7393,1		31,0		42751,6
1882	163,1	326,2			2541,8	15657,6	1591,7	7064,1	4508,5		63,7		31916,7
1883	159,3	318,6			1962,3	6679,2	783,1	6102,4	6088,1		73,8		22166,8
1884	237,2	484,9			2020,5	2323,4	299,9	5240,2	3816,5		115,9		14538,5
1885	610,6	1231,1			2173,5		267,8	6696,7	3573,3				14553,0
1886	401,3	862,4		14,2	2892,1		35,8	7947,5	3050,1				15203,4
1887	297,9	595,8			686,8	98,9	70,0	8511,3	3389,7				13650,4
1888	95,5	201,5			515,8		41,7	7450,2	2987,0		11,0		11302,7
1889	105,0	210,0			760,8	338,2		4638,6	3875,7				9928,3
1890	113,8	227,6			918,6			2500,2	2561,1				6321,3
1891	61,8	123,6			1086,7			3649,5	2650,9		16,3		7588,8
1892	146,4	292,8	1,6		1701,8			3377,8	2771,0		12,5		8303,9
1893	39,1	103,3	0,0	0,1	2337,5			3564,7	3119,2		63,8	7,0	9234,7
1894	38,8	86,7	0,2		7082,4			4105,6	3646,8		0,3		14961,0

1895	47,9	99,6	0,2		10128,0		3236,9	3732,3		3,9		17248,8
1896	247,0	499,4	0,0		8522,1		3445,1	3127,3		2,3	2,8	15845,9
1897	108,3	217,6			4094,0		1866,4	2549,8		2,3	7,4	8845,8
1898	214,5	429,1	0,2		3177,5		1803,0	1282,2		1,9	0,2	6908,5
1899	225,5	459,5		0,3	1765,9		2002,4	2953,3		0,9		7407,8

Recepció de vins, aiguardent i vinagre per cabotatge (1857-1899) (en tones mètriques)

	Alt Empordà	Baix Empordà	La Selva	Maresme	Barcelona	Garraf	Baix Penedès	Camp de Tarragona	Tarragona	Baix Camp	Ribera d'Ebre	Montsià	Total
1857	530,8	915,4	257,0	1436,2	25961,5	1516,5	179,7	6,9	3631,2	10,7	5,1	38,6	34489,6
1858	353,6	872,9	223,9	1918,8	18105,6	2191,9	289,1		3297,2		7,7	323,0	27583,7
1859	227,2	655,2	147,8	1700,1	5657,7	1953,8	61,5	34,8	3973,3		9,3	100,3	14521,0
1860	365,8	670,7	102,7	2331,4	4409,6	2955,5	35,5	6,8	3657,4			134,7	14670,1
1861	180,7	545,4	159,5	1449,0	5626,9	5340,7	12,4	4,5	1423,9		11,4		14754,3
1862	84,0	609,3	132,8	1526,3	4114,4	3966,3	20,8	66,9	3398,2		36,8	148,6	14104,3
1863	76,3	715,5	150,0	1726,3	5567,2	4993,4	6,5	101,7	3797,0			137,3	17271,2
1864	74,3	635,5	163,5	1335,1	32738,9	5384,5	5,0	31,5	2450,4			79,3	42898,0
1865	267,5	344,4	78,5	1122,1	25269,4	4120,6	10,9	4,2	1083,5		39,7	48,8	32389,6
1866	230,9	449,9	99,9	1636,9	24940,3	6923,6			2050,6		16,7	233,2	36582,0
1867	193,8	516,4	144,6	559,2	18837,9	1992,6		10,5	969,3		6,0		23230,3
1868	215,5	485,9	318,8	1042,1	30924,5	4270,6	33,3		2052,2		3,2	75,7	39421,8
1869	224,7	1038,0	243,8	2894,0	19548,1	5223,4			677,6				29849,6
1870	195,0	607,5	186,0	122,3	6594,2	5141,4			157,6				13004,0
1871	87,4	427,3	80,7	706,5	2514,4	2881,0			966,7			4,8	7668,8
1872	486,2	759,6	79,1	1223,4	4145,1	3957,4			1219,9		5,4	239,6	12115,7
1873	368,5	1420,4	170,2	1521,7	8513,3	3727,2			2821,9			1187,6	19730,8
1874	336,5	1275,7	112,7	781,8	8837,6	1199,9	8,0		1801,5				14353,7
1875	304,6	1147,1	105,9	677,0	6557,1	1363,1		15,9	3019,2		72,1		13262,0
1876	164,3	1663,2	143,7	1551,2	5079,5	2443,0		79,3	1045,1		14,8	374,4	12558,5
1877	300,7	1747,5	427,7	1600,9	6450,3	1906,5		689,1	2006,8		10,6	1669,1	16809,2
1878	201,6	1172,9	217,2	394,5	2767,9	1245,8		33,8	758,5		6,5		6798,7
1879	110,4	788,2	295,7	227,4	3660,2	1089,2		33,2	700,3				6904,6
1880	154,4	605,6	706,1	66,2	3925,0	1855,0	115,9	53,4	1359,6		6,7		8847,9
1881	242,1	752,6	438,3	168,9	5205,2	1183,7		210,0	1527,3				9728,1
1882	123,5	416,9	92,1	42,9	5459,8	588,4		13,7	834,0				7571,3
1883	53,2	454,0	11,2	157,1	20552,7	140,2		53,6	709,0				22131,0
1884	589,8	589,6	31,7	1394,5	18325,5	59,2		90,0	1420,0		7,4		22507,7
1885	913,1	745,1	38,0	1560,5	16866,1			22,2	1179,1		75,9		21400,0
1886	1557,6	626,0	39,6	1315,8	20739,0			45,7	1052,7				25376,4
1887	786,3	642,1	48,0	796,6	16693,5			44,3	792,5				19803,3
1888	375,1	988,7	18,2	828,4	17261,4				1037,7				20509,5
1889	361,3	1119,8	22,7	830,3	23668,1	338,2		64,1	3678,0				30082,5
1890	91,8	1300,8		614,7	13682,6				1876,7				17566,6
1891	99,4	1431,5		719,6	11491,7				439,0				14181,2

1892	81,8	1638,8	35,5	634,7	12151,4				1261,0			15803,2
1893	46,3	1492,4	6,7	284,8	26914,6				801,9			29546,5
1894	33,0	1973,4	33,9	651,1	22904,9				1092,3			26688,6
1895	30,5	1774,3	11,7	414,6	21471,1				2173,2		8,6	25883,9
1896	1,1	1517,8	49,4	333,6	21826,9			47,9	2993,5			26770,2
1897	78,2	1830,4	103,6	613,2	5662,2			129,8	4061,2		0,4	12479,0
1898	2,5	1707,4	104,6	352,4	5845,9			64,9	4648,7			12726,4
1899	225,1	2170,5	131,7	432,9	30621,8			195,1	4420,7		0,1	38197,9

Sortides netes de vins, aiguardent i vinagre per cabotatge (1857-1899) (en tones mètriques)

	Alt	Baix				Baix	Camp de		Baix	Ribera		Total	
	Empordà	Empordà	La Selva	Maresme	Barcelona	Garraf	Penedès	Tarragona	Tarragona	Camp	d'Ebre	Montsià	
1857	-343,0	-513,4	-257,0	-753,6	-21446,2	9013,5	6309,2		5294,5	31,9	2467,6	40,5	-156,1
1858	-153,7	-402,0	-208,7	-1614,9	-15239,8	11470,8	5381,1		5293,5	41,7	1932,4	-107,4	6393,2
1859	-145,6	-458,4	-147,8	-1388,4	-1485,0	12482,4	3589,7	35,3	8044,7	180,1	3021,6	-24,9	23703,7
1860	-299,0	-509,9	-102,7	-1799,7	271,1	12691,5	3384,8	53,6	9882,9	58,7	1540,0	-0,1	25171,2
1861	101,8	55,5	-159,5	-1146,6	-1543,7	11376,4	1971,7	726,2	11184,3	116,5	732,9	46,2	23461,6
1862	365,1	335,7	-121,9	-1246,8	959,1	10605,0	2075,3	1585,8	11317,8	80,7	720,9	-148,6	26527,9
1863	573,0	636,0	-150,0	-1572,0	-245,5	17231,6	2293,4	2206,8	7017,5	15,0	1102,0	-121,5	28986,3
1864	909,6	1386,2	-163,5	-1260,0	-27743,1	17315,6	1431,8	2762,4	11128,7	17,9	924,3	-79,3	6630,6
1865	964,4	2197,7	-78,5	-1099,6	-21096,3	15295,4	1694,8	2725,7	10742,4	17,8	211,7	3,9	11579,4
1866	1499,9	3082,7	-99,9	-1623,2	-18448,1	16603,1	3145,4	2264,5	13501,1	38,3	231,3	-181,1	20014,0
1867	2978,5	5871,2	-144,6	-508,7	-14078,1	12009,0	2923,5	2362,4	9097,5	24,1	52,8		20587,6
1868	572,3	1119,3	-318,8	-1042,1	-28056,0	12702,9	2137,7	287,6	20894,7	3,8	46,1	-75,7	8271,8
1869	201,7	-163,5	-243,8	-2894,0	-16466,6	20504,2	1978,8	3651,0	16849,1	39,0	76,9		23532,8
1870	472,9	751,0	-186,0	-90,6	-3931,8	21425,4	1687,9	3722,0	17648,2	50,7	43,4	8,5	41601,6
1871	2262,6	4324,3	-80,7	-641,7	-778,4	23273,5	2556,5	6823,9	24363,9	52,1		-0,2	62155,8
1872	826,7	1885,1	-79,1	-1160,0	-1735,7	17525,0	4109,0	6990,4	16218,0	38,4	-5,4	-229,4	44383,0
1873	664,0	654,5	-170,2	-1478,0	-6373,2	18392,4	6221,2	7225,8	16950,7	7,1	31,8	-1187,6	40938,5
1874	743,8	898,8	-112,7	-745,8	-6766,7	23402,3	8011,8	5866,0	13659,2	75,3			45032,0
1875	870,6	1217,9	-105,9	-599,8	-3883,2	26687,0	8122,3	5802,6	12897,8	63,6	-9,1		51063,8
1876	1534,8	1764,9	-143,7	-1520,4	-1654,3	13887,0	7170,5	6599,7	13626,8		18,4	-374,4	40909,3
1877	1265,2	1405,6	-427,7	-1553,4	-3959,7	20919,8	6300,1	8343,9	13153,3		49,8	-1669,1	43827,8
1878	190,2	-369,2	-217,2	-374,0	-775,4	21070,0	2650,8	7759,2	10419,8		20,8		40375,0
1879	103,9	-326,2	-295,7	-212,1	-1872,3	23370,7	2318,5	8027,4	8745,9				39860,1
1880	111,5	-59,9	-706,1	-66,2	-2392,7	22553,9	1466,5	6888,2	7209,5		29,7		35034,4
1881	115,0	-38,4	-438,3	-168,9	-2961,8	20192,5	2625,0	8011,6	5865,8		31,0		33233,5
1882	39,6	-90,7	-92,1	-42,9	-2918,0	15069,2	1591,7	7064,1	3674,5		63,7		24359,1
1883	106,1	-135,4	-11,2	-157,1	-18590,4	6539,0	783,1	6102,4	5379,1		73,8		89,4
1884	-352,6	-104,7	-31,7	-1394,5	-16305,0	2264,2	299,9	5240,2	2396,5		108,5		-7879,2
1885	-302,5	486,0	-38,0	-1560,5	-14692,6		267,8	6696,7	2394,2		-75,9		-6824,8
1886	-1156,3	236,4	-39,6	-1301,6	-17846,9		35,8	7947,5	1997,4				-10127,3
1887	-488,4	-46,3	-48,0	-796,6	-16006,7	98,9	70,0	8511,3	2597,2				-6108,6

1888	-279,6	-787,2	-18,2	-828,4	-16745,6		41,7	7450,2	1949,3	11,0		-9206,8
1889	-256,3	-909,8	-22,7	-830,3	-22907,3	0,0		4638,6	197,7			-20090,1
1890	22,0	-1073,2		-614,7	-12764,0			2500,2	684,4			-11245,3
1891	-37,6	-1307,9		-719,6	-10405,0			3649,5	2211,9	16,3		-6592,4
1892	64,6	-1346,0	-33,9	-634,7	-10449,6			3377,8	1510,0	12,5		-7499,3
1893	-7,2	-1389,1	-6,6	-284,6	-24577,1			3564,7	2317,3	63,8	7,0	-20311,8
1894	5,8	-1886,7	-33,7	-651,1	-15822,5			4105,6	2554,6	0,3		-11727,6
1895	17,5	-1674,7	-11,4	-414,6	-11343,0			3236,9	1559,1	3,9	-8,6	-8635,0
1896	245,9	-1018,4	-49,4	-333,6	-13304,8			3445,1	133,8	2,3	2,8	-10876,3
1897	30,1	-1612,8	-103,6	-613,2	-1568,2			1866,4	-1511,4	2,3	7,0	-3503,4
1898	212,0	-1278,3	-104,4	-352,4	-2668,3			1803,0	-3366,6	1,9	0,2	-5753,0
1899	0,5	-1711,1	-131,7	-432,6	-28855,8			2002,4	-1467,4	0,9	-0,1	-30595,0

(*) Els ports de l'Alt Empordà són: Port de la Selva, Cadaqués, Roses i l'Escala; els del Baix Empordà: Palafrugell, Palamós i Sant Feliu de Guíxols; els de la Selva: Lloret, Tossa i Blanes; els del Maresme: Malgrat, Arenys de Mar, Mataró i inclou, també, Badalona; els del Garraf: Sitges i Vilanova i la Geltrú; el del Baix Penedès: el Vendrell; els del Camp de Tarragona: Torredembarra i Salou; el del Baix Camp: Cambrils; el de la Ribera d'Ebre: Tortosa; i el del Montsià: Sant Carles de la Ràpita.

Fonts: *Estadística[s] general[es] del comerç de cabotaje...*

Apèndix 3

Exportació de vins, aiguardent i vinagre a tots els continents (1863-1869) (en milers de litres) (*)

	Alt Empordà	Baix Empordà	Maresme	Barcelona	Garraf	Baix Penedès	Camp de Tarragona	Ribera d'Ebre	Montsià	Total duanes marítimes	Alt Empordà	Ripollès	Cerdanya	Alt Urgell	Pallars Sobirà	Vall d'Aran	Total duanes terrestres	Total exportat
1863	588,9	89,3		48077,3				9425,9	7,4	58188,7	54,4		0,3			6,2	60,9	58249,6
1864	481,1			57348,5				8827,6		66657,2	23,7		0,1	81,1		0,8	105,7	66762,9
1865	910,7			42717,1				10980,8	106,4	54715,1	108,7			61,8		1,2	171,8	54886,9
1866	244,5			45600,0				10109,7	159,8	56114,0	23,7		0,4			0,2	24,3	56138,3
1867	487,9	25,2		42721,1	47,5	42,1		20057,4	5,2	63389,2	18,4		1,3	73,9		5,2	98,8	63488,1
1868	319,1	12,0		63483,3				21204,1	75,6	85094,1	240,8	0,3	0,8	34,6		14,5	290,9	85385,1
1869	315,7	40,5		62865,2	6,9			21870,4	506,0	85604,8	115,1			32,7		4,1	151,8	85756,6
1870	230,6			61990,3				19575,7	38,4	81834,9	47,4			82,9			130,2	81965,2
1871	814,7	3,3	0,1	78523,7	118,2			18036,9		97496,9	152,6			173,6			326,2	97823,1
1872	762,0	2,2		74014,0	57,8			30191,3	201,4	105228,6	246,4			33,6			280,1	105508,7
1873	2492,8	13,8		102297,1		10,6		26803,1	929,3	132546,8	605,7						605,7	133152,5
1874	3697,1			80082,7	38,2			27683,0		111501,0	268,3						268,3	111769,3
1875	850,4			101228,7	6,1			21556,6		123641,8	50,8						50,8	123692,6
1876	1642,1	0,7	3,5	78274,6			1,4	84097,1	44,2	164063,5	429,3			328,8		35,9	794,0	164857,4
1877	1786,4	5,3		82377,8			2,3	27084,4	1080,1	112336,4	509,1			340,4		40,7	890,1	113226,5
1878	2667,1	4,5		84851,4	178,6	71,5		40514,1	7,8	128295,0	6624,2	6,0	0,5	413,9		1,5	7046,0	135341,0

1879	3695,1	2,5		105196,8	406,0			52203,0	66,7		161570,2	17248,4	12,6	1,7	318,5	2,7	17583,9	179154,0	
1880	5665,0	10,5		127484,0	1845,6	280,2	1797,9	101434,0	158,9		238676,1	74270,3	16,1	13,3	463,9	48,5	74812,1	313488,2	
1881	3154,4	11,9		128615,2	1035,4	236,5		88427,2	549,3	563,2	222593,0	75819,2	25,4	38,3	204,2	48,4	76135,4	298728,4	
1882	4732,9	29,5		119518,5	281,0	90,9	633,0	93937,4	292,6		219515,8	107030,4	27,9	47,1	895,8	186,3	108187,6	327703,4	
1883	4516,3	53,7		100779,8	1776,9		1755,5	93158,7			202040,8	97841,0	22,0	90,8	307,3	22,8	98284,0	300324,8	
1884	2453,2	35,2		90627,2	593,4		230,0	56656,5			150595,4	97123,3		96,6	317,8	48,7	97586,4	248181,7	
1885	2017,1	7,0		102602,6	76,3		539,3	61890,6			167133,0	118095,4		187,5	578,5	8,9	118870,3	286003,2	
1886	793,4	75,6		114226,5			1840,5	52678,6			169614,6	97366,1	0,2	207,6	225,4	1,9	97801,1	267415,7	
1887	470,5	2,0		111762,4	254,9	113,0	2660,1	59367,5	50,3		174680,6	85381,1	1,0	211,2	233,4	0,2	8,4	85835,3	260515,9
1888	307,0	0,3		93588,0	655,0	32,3	0,6	66929,8	423,3		161936,1	107026,8	1,0	670,4	159,6	2,0	107859,8	269795,9	
1889	197,7			117791,1		76,5		67660,9			185726,2	81476,0	1,0	172,1	161,4	0,4	81810,9	267537,1	
1890	5,3			97883,1	181,6			63689,6			161759,6	79221,7		135,0	224,3	0,2	0,4	79581,6	241341,2
1891		0,4	0,2	107918,0	164,5			70565,2	5,7		178653,8	59993,2		173,5	284,8	0,2	0,2	60451,8	239105,6
1892	18,3	0,5		101347,1			530,0	45636,4		0,4	147532,7	14912,8	0,1	54,3	310,5	0,6	15278,3	162811,0	
1893	9,2			108403,4			353,5	40536,6			149302,7	12005,1	0,1	40,8	362,0	5,0	1,7	12414,8	161717,5
1894	58,0	0,4		105171,8				31948,7			137178,9	28025,5	1,0	28,4	424,9	0,5	0,7	28481,0	165659,8
1895	74,0	1,7	0,8	110888,7				42022,7			152988,0	3741,1	23,9	43,2	503,1	0,0	0,6	4312,0	157299,9
1896	180,0	0,5		98420,4				49643,5			148244,3	3652,0	0,1	37,4	384,8	0,0	2,3	4076,7	152321,1
1897	394,0			95317,0				29656,0			125367,0	3327,4		10,1	257,0		1,3	3595,8	128962,8
1898	397,8	13,7	0,0	94740,8				65887,2			161039,5	5416,7	0,0	35,8	254,0	0,3	3,6	5710,4	166749,9
1899				69446,8				53711,6			123158,4	3504,1		38,2	197,9		0,8	3741,0	126899,4

(*) El ports de l'Alt Empordà són: Port de la Selva, Cadaqués, Roses i l'Escala; els del Baix Empordà: Palamós i Sant Feliu de Guíxols; el del Maresme: el Masnou; els del Garraf: Sitges i Vilanova i la Geltrú; el del Baix Penedès: el Vendrell; els del Camp de Tarragona: Torredembarra i Salou; el de la Ribera d'Ebre: Tortosa; i el del Montsià: Sant Carles de la Ràpita. Les duanes terrestres de l'Alt Empordà eren: Portbou, La Jonquera i Sant Llorenç de la Muga; del Ripollès: Camprodon; de la Cerdanya: Puigcerdà; de l'Alt Urgell: la Farga de Moles; del Pallars Sobirà: Alòs d'Àneu; i de la Vall d'Aran: la Bordeta, Bossost i Lés.

Fonts: *Estadística[s] del comerç exterior de Espanya...*