

*DE LAS VÍAS PECUARIAS A LOS FERROCARRILES.  
EL TRANSPORTE DE TOROS DE LIDIA EN ESPAÑA  
(siglos XVII-XX)*

Antonio Luis López Martínez\*



n la Historia Agraria española hablar de ganadería es referirse, casi exclusivamente, a las ovejas mesteñas, como si no hubiese habido otras especies ganaderas, o como si hubiesen sido las únicas protagonistas de los grandes desplazamientos de los rebaños. Sin embargo, otras especies ganaderas jugaron un papel destacado en la historia agraria española y, también, conocieron desplazamientos de cierta entidad.

Una especie ganadera de gran importancia en la economía agraria española fue la ganadería vacuna. Durante mucho tiempo, el buey fue, prácticamente, el único animal de labor que se usó en buena parte de España. Pero, también, la vaca fue muy importante para el abastecimiento de carne para los mercados de abastos urbanos, especialmente como alimento de las capas humildes de la población. Por último, el toro constituye la base de uno de los festejos más extendidos tanto en el tiempo como en el espacio de la geografía española, la corrida de toros de lidia.

---

\* Profesor Titular Historia Económica de la Universidad de Sevilla.

El ganado vacuno, también, ha protagonizado diferentes tipos de desplazamientos. Unos, de carácter trashumante, relacionados con un mejor aprovechamiento de los pastos en las distintas comarcas en cada estación del año. Otros, en el caso de los toros de lidia, relacionados con el mercado, es decir para atender la demanda de los mismos por los diferentes lugares de la geografía española, desde las zonas más o menos especializadas en su crianza.

La trashumancia del ganado vacuno es menos conocida que la del ganado ovino, pero ha perdurado hasta nuestros días. El caso más representativo es el de la vaca negra avileña, que todavía hoy día sigue emprendiendo cada año el camino de la trashumancia a pie. Esta trashumancia vacuna tiene como punto de partida los cursos altos de los ríos Tormes y Alberche situados entre los 1.200 y los 2.200 metros de altitud y, a través de la Cañada Real Leonesa Occidental, se dirige hasta los invernaderos situados en las tierras bajas de Extremadura y, en ocasiones, a las dehesas cordobesas de Sierra Morena. El recorrido se inicia en los meses de diciembre y enero de cada año, y después de recorrer distancias superiores a los 400 kilómetros se llega a los pastos de invierno, donde los rebaños permanecen hasta el mes de junio en que retornan a los agostaderos. Esta trashumancia a pie desplaza cada año a unas 15.000 cabezas de ganado vacuno, si bien está en declive como consecuencia del empleo de camiones en el desplazamiento del ganado (Llorca; Ruiz; y Ruiz, 1988).

Lo mismo que ocurre con el ganado manso, también se produce la trashumancia del ganado bravo. Aunque por su peligrosidad, especialmente la de los machos, los desplazamientos del ganado de lidia presenta muchas dificultades, se ha constatado su trashumancia, incluso, en ocasiones, a largas distancias, desde épocas anteriores hasta nuestros días. Así, los ganaderos de lidia cordobeses han llevado a cabo un tradicional despla-

miento desde las tierras altas de Sierra Morena hasta los pastos del río Guadalquivir (Campos González, 1988). Los ganaderos tenían fincas, propias o arrendadas, en la Sierra, donde, dada su escasa altura y la suavidad de las temperaturas, pastaba el ganado en invierno. En verano, cuando los pastos serranos agostaban, el ganado bajaba a las tierras bajas próximas al río, donde la hierba se mantenía húmeda en la estación seca. Se trata de desplazamientos de corta distancia, sólo unas decenas de kilómetros, que más que trashumantes habría que calificarlos de trasterminantes.

También en las campiñas de la Baja Andalucía –Sevilla y Cádiz-, se producían desplazamientos del ganado, entre ellos del ganado de lidia, relacionados con la búsqueda de alimentos durante la estación seca. En las grandes fincas de estas campiñas, los cortijos, se daba una gran integración de las actividades agrícolas y ganaderas. Los ganados suplían la falta de pastos durante el verano aprovechando las rastrojeras tras la siega de los cereales. Para ello los grandes labradores procedían, desde la Baja Edad Media, al cerramiento de las tierras que explotaban apartándolas así de los usos colectivos, ya fuese con licencia real, ya fuese de forma clandestina, para reservarlas al sustento de su propio ganado. Aunque los toros solían quedarse en las tierras de marismas, el resto de la ganadería de lidia se desplazaba cada año desde sus dehesas a las tierras de cultivo una vez producida la cosecha (López Martínez, 2002: 191-195).

Hasta nuestros días ha llegado una pintoresca trashumancia de ganado de lidia, ya totalmente residual, que es practicada por algunos ganaderos de la Sierra de Albarracín. En la actualidad son dos ganaderías que tienen su sede en esta zona las que practican la trashumancia a pie desde hace algunas décadas, aunque más por motivos de nostalgia que por beneficios económicos. Se trata de las ganaderías de César Chico

Andreu y de Benito Mora, que tienen su sede en fincas situadas en la parte turolense de la Sierra de Albarracín a unos 2.000 metros de altura, ambos pertenecientes a la Asociación de Ganaderías de Lidia. La ganadería de Benito Mora está compuesta por más de 400 reses y la de Cesar Chico por cerca de 1.000 cabezas. Entre el 15 y el 25 de noviembre de cada año, cuando comienzan las nieves en la zona, se ponen en marcha hasta las fincas de Sierra Morena en la provincia de Jaén, en los términos de Vilches y Aldeaquemada. El recorrido se hace, casi en toda su extensión, por la Cañada Real Conquense. Se trata de una distancia de más de 400 kilómetros y se emplean unos 25 días en recorrerla. La vuelta se realiza en el mes de abril. A los machos de más de 3 años se les suele llevar en camión, y a pie sólo van las vacas y las crías guiadas por los cabestros, conducido el rebaño por cuatro vaqueros que van a caballo y acompañados por perros<sup>1</sup>.

Sin embargo, las principales causas de los desplazamientos del ganado de lidia tienen que ver con la comercialización de las reses, bien para la celebración de los espectáculos taurinos, bien por la venta de ganaderías enteras o parte de ellas. En este escrito lo que pretendo es estudiar cómo se llevaban a cabo los desplazamientos de las reses de lidia, primero a pie, a veces a largas distancias, utilizando las vías pecuarias, entre ellas las antiguas cañadas reales de la Mesta, y, posteriormente, la modernización de estos desplazamientos mediante el ferrocarril, que fue utilizado muy precozmente para el transporte del

---

<sup>1</sup> La información sobre esta trashumancia del ganado de lidia procede de *El País*, 16 de diciembre de 2002, de la página web <http://groups.msn.com/festestaurinosenaragon/latrashumancia.msnw>, y de Ángel Martín Vicente, profesor del Departamento de Ecología de la Universidad de Sevilla, que realiza una investigación sobre este tema.

ganado de lidia, incluso antes que para el resto de las especies ganaderas<sup>2</sup>.

Los primeros festejos taurinos tenían como características notables su irregularidad y la falta de periodicidad en su celebración. Se realizaban para conmemorar acontecimientos de la vida local o hechos relevantes ocurridos en el reino<sup>3</sup>. Todo ello daba lugar a la inexistencia de un mercado de toros y a la ausencia de criadores especializados. El aprovisionamiento de toros para los festejos se realizaba de manera irregular y variada, pero siempre al margen del mercado y dentro de las zonas próximas a la celebración de dichos festejos.

Algunos ejemplos nos ponen de manifiesto este carácter irregular en el aprovisionamiento de animales. En ocasiones los toros se tomaban a la fuerza de los vecinos, lo que provocaba las quejas de sus propietarios, como ocurre en el caso de la Cartuja de Jerez de la Frontera que se queja al Rey en 1617 de que las autoridades municipales les quitaban los sementales para correrlos y matarlos (Uriarte, 1970). A un vecino de Tafalla (Navarra) se le compensa por haberle tomado un toro para las fiestas locales eximiéndole del pago de impuestos de por vida (Iribarren, 1948). Para el abastecimiento de toros para los festejos en Pamplona el virrey de Navarra otorga una cédula a su

---

<sup>2</sup> Se puede situar en 1891 los inicios de la trashumancia del ganado ovino en ferrocarril, si bien, al principio, el uso del ferrocarril era excepcional y sólo practicado por algunos grandes ganaderos aventurados. La aprobación por las compañías ferroviarias de tarifas especiales para el ganado trashumante en 1899 lleva a la firma de un acuerdo entre la Asociación de Ganaderos del Reino y la Compañía ferroviaria MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante). En 1901 la Compañía MCP (Madrid-Cáceres-Portugal) aprueba sus tarifas para ganado trashumante desde las dehesas extremeñas (Abellán García y Olivera Poll: 1979, 389-390).

<sup>3</sup> Sobre los orígenes de los festejos taurinos, véase Guillaume-Alonso (1994).

Ayuntamiento para que pueda requisar los toros que necesite en cualquier villa o lugar del reino. En muchos casos, en los contratos de arrendamiento de los mataderos municipales se incluye como cláusula la obligación al arrendatario de suministrar un determinado número de toros cada año para la celebración de los festejos taurinos.

En todos los casos contemplados el abastecimiento de los toros para los espectáculos taurinos se hace en las proximidades a la localidad donde se celebran. Así, los toros adquiridos por el Ayuntamiento de Sevilla para los festejos locales en el siglo XV y primeras décadas del siglo XVI, proceden de localidades muy próximas a Sevilla, como Alcalá de Guadaíra y Utrera (Romero Abao, 1991). En el caso de Pamplona, los toros adquiridos por la: autoridades municipales en el siglo XVII proceden de localidades próximas de la Ribera del Ebro, como Ablitas, Arguedas y Corella en Navarra y Alfaro en La Rioja (Campo, 1975). En Madrid, dada la presencia de la Corte, fue donde se celebraron más festejos taurinos y de manera más regular en el siglo XVII. La mayoría de los toros adquiridos para estas celebraciones proceden de las provincias limítrofes, en once ocasiones de la provincia de Toledo, en otras ocho de la misma provincia de Madrid y de Ciudad Real en cinco ocasiones (López Izquierdo, 1975). De todo ello se deduce que la geografía de procedencia de los toros que se lidiaban en los festejos no debió estar muy extendida, por lo que los traslados de los toros a los lugares de celebración de las corridas no debió plantear grandes dificultades.

El problema surge a raíz de que en ciertas localidades la celebración de estos festejos se va haciendo de manera más regular y frecuente y comienzan a aparecer las temporadas taurinas que concentran la celebración de las corridas en una época del año, pero ya de manera institucionalizada y periódica. Así ocurre en los casos de Madrid, Pamplona, Sevilla o

Cádiz, donde cada año se da muerte a más de cien toros en cada localidad<sup>4</sup>. Esto favorece la especialización de los ganaderos de toros y que en ciertas comarcas del país sus toros vayan adquiriendo más prestigio, lo que les hace ser solicitados de localidades lejanas. La Ribera del Ebro, Salamanca, la Sierra de Madrid, La Mancha y el Bajo Guadalquivir se configuran como las zonas ganaderas de toros de lidia por excelencia<sup>5</sup>. De ellas van a proceder la mayoría de los toros que se van a lidiar en las principales plazas de toros, que, por otra parte, en este siglo comienzan a levantarse en España.

El incremento de la demanda de toros, al mismo tiempo que hace aumentar el precio de los animales, configura la existencia de un mercado que se extiende por todo el país y da lugar a una especialización de los criadores de toros de lidia. Los largos desplazamientos de los toros comienzan a hacerse más frecuentes. Desde finales del siglo XVII comienzan a llegar a Pamplona toros procedentes de Castilla<sup>6</sup>, lo que indica el prestigio que alcanzaban los toros de esta procedencia, que se compraban a pesar de los elevados costes de los traslados. Como se dice en el Informe del Conde de Aranda, anteriormente citado, cerca de 300 toros de la Ribera del Ebro se vendieron con destino a Barcelona (López Martínez, 2002: 228-229).

A lo largo del siglo XIX, se puede hablar de la configuración de un auténtico mercado nacional del toro de lidia, y los toros se mueven de manera regular por todo el país procedentes

---

<sup>4</sup> Sobre la localización de las ganaderías de toros, así como sobre los festejos que se celebraban en toda España, el conde de Aranda, a la sazón presidente del Consejo de Castilla, mandó elaborar en 1768 un informe que se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, Consejos, legajo 17.679, expediente 3.

<sup>5</sup> Sobre la evolución histórica de la localización de las ganaderías de toros de lidia en España, véase López Martínez, 2002: 49-84.

<sup>6</sup> Entre 1651 y 1717, llegan 66 toros procedentes de Salamanca, 48 toros de Ávila, 23 de Valladolid, 10 de Soria y 8 de Zamora (Campo: 1975).

de las comarcas especializadas. La demanda de toros de lidia para la celebración de festejos taurinos tiende a generalizarse por todo el país como demuestran las numerosas plazas de toros construidas a lo largo del siglo. Por otra parte, la oferta de toros de lidia tiende a concentrarse cada vez más en un reducido número de provincias como se desprende de la procedencia de las ganaderías de lidia que se presentan en Madrid entre los

Cuadro 1. PROCEDENCIA DE LAS GANADERÍAS DE TOROS DE LIDIA QUE SE PRESENTARON EN MADRID EN LOS SIGLOS XVII AL XIX

PROVINCIAS	SIGLO XVII	SIGLO XVIII	1800-1855	1855-1899
ALBACETE	-		1	4
ÁVILA	2	2	1	-
BADAJOS	-	1	-	1
CÁCERES	-	1	3	6
CÁDIZ	1	4	25	12
CIUDAD REAL	5	20	17	1
CÓRDOBA	-	2	4	3
CUENCA	-	2	-	-
GUADALAJARA	-	-	3	1
HUELVA	1	-	-	-
JAÉN	1	2	7	1
MADRID	8	38	73	64
MÁLAGA	-	1	-	-
NAVARRA	1	3	11	3
RIOJA	-	5	2	-
SALAMANCA	3	11	14	7
SEGOVIA	-	2	-	-
SEVILLA	-	14	54	46
SORIA	1	-	-	1
TOLEDO	11	4	3	1
VALLADOLID	4	2	2	1
ZAMORA	2	2	3	-
ZARAGOZA	-	2	1	3

Fuentes: López Izquierdo, F. (1996) y Barga (1998).

siglos XVII y XIX (Cuadro 1). Así, si en los siglos XVII y XVIII las tres provincias de las que proceden el mayor número de ganaderías suponen el 60% de las ganaderías presentadas en Madrid en dichos siglos, en la primera mitad del siglo XIX las tres provincias con mayor número de ganaderías suponen el 68% y en la segunda mitad del siglo el 79% de las ganaderías presentadas<sup>7</sup>.

Por otra parte, la especialización producida en la cría del toro de lidia a lo largo de este tiempo, hizo que ciertas ganaderías adquiriesen un gran prestigio y que sus reses, tanto los toros destinados a la lidia, como los animales reproductores, machos y hembras, se cotizasen a precios muy elevados. Esto determinó que se produjese un activo comercio de reses reproductoras de determinadas ganaderías e, incluso, la venta de ganaderías enteras, lo que, a su vez, dio lugar a desplazamientos de animales de lidia, en ocasiones a larga distancia. Es muy conocida en los ámbitos taurinos la compra de buena parte de la ganadería de Vicente José Vázquez, famoso ganadero sevillano, a su muerte en 1830, por el rey Fernando VII, lo que determinó el traslado de la misma, 440 reses, de Sevilla a Aranjuez.

El traslado del ganado de lidia revestía una gran dificultad, dada la peligrosidad de los animales, especialmente los machos, lo que hacía que su transporte fuese muy costoso. Estos traslados de toros a ciertas distancias duraban muchos días y requerían un número considerable de hombres para llevarlos a cabo. De ahí, que la ganadería brava estuviese muy abierta a usar las innovaciones que se produjesen en el terreno del trans-

---

<sup>7</sup> Una muestra de esta concentración ganadera lo tenemos en el caso de la provincia de Sevilla, de la que proceden el 19% de las ganaderías de lidia presentadas en Madrid en el siglo XVIII, el 24% de las presentadas en la primera mitad del siglo XIX y el 30% de las que lo hicieron en la segunda mitad de dicho siglo.

porte, ferrocarriles y, más tarde, camiones. En la documentación consultada hemos encontrado ciertos testimonios que permiten elaborar una evolución del traslado de los toros de lidia a lo largo del tiempo.

El primer desplazamiento que hemos documentado, es el traslado de la vacada del duque de Medina Sidonia desde sus señoríos en la Sierra de Cádiz al Coto de Doñana en la desembocadura de Guadalquivir, cuyo expediente se conserva en el archivo ducal<sup>8</sup>. En 1740, el XIV duque de Medinasidonia decidió criar una vacada en sus tierras de las Marismas. Las reses que van a constituir la base de la citada vacada van a proceder de los diezmos que el duque cobraba en los pueblos gaditanos de Vejer de la Frontera, Jimena de la Frontera y Conil y los onubenses de Almonte y Gibraleón pertenecientes a sus señoríos. Con este fin se efectuó el traslado de 289 reses –108 machos y 181 hembras– desde Zahara de la Sierra (Cádiz), donde se reunió el ganado, hasta el coto de Doñana en la provincia de Huelva. Para el traslado se emplearon cabestros procedentes del coto, que salieron del mismo el 23 de julio, regresando con la piara de reses el 25 de agosto. Dicho traslado fue efectuado por el guarda mayor del coto más los hombres que en el futuro se encargarían de su crianza, un conecedor y 3 vaqueros, ayudados, a tal efecto, por 5 hombres a caballo y 16 a pie. El traslado costó 2.707 reales, de los que 1.716 se emplearon en pagar jornales a los hombres que intervinieron y los 991 reales restantes se utilizaron en otros gastos, principalmente en pastos para las reses.

En la documentación del Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, en los fondos de la Diputación relacio-

---

<sup>8</sup> Archivo Ducal de Medinasidonia, sección Medinasidonia, legajo, 3.641.

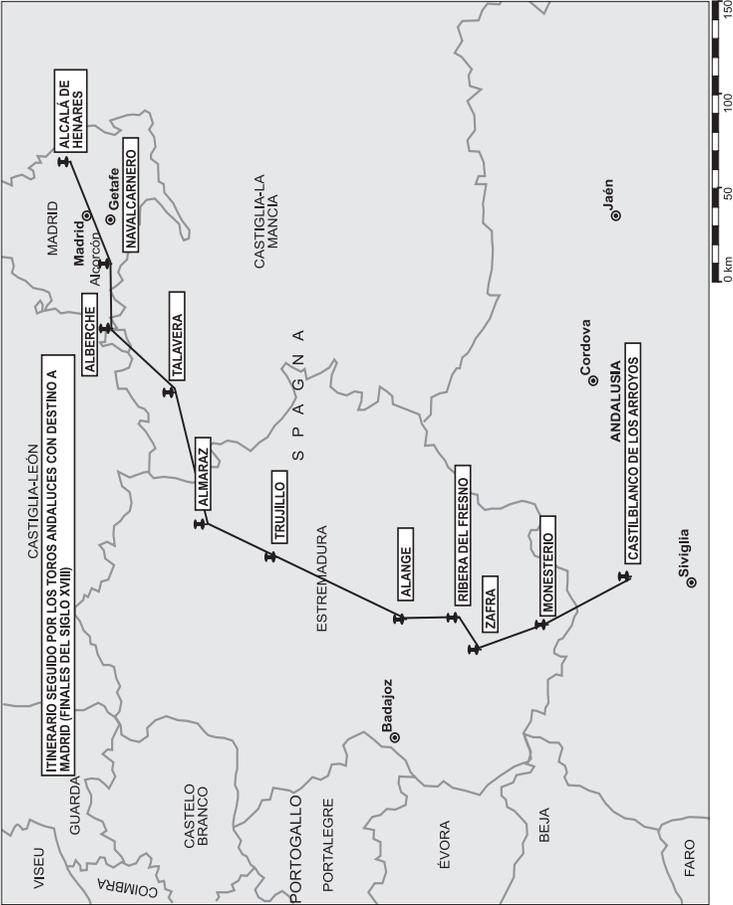


Fig. n.º 33.- Itinerario seguido por los toros andaluces con destino a Madrid (finales del siglo XVIII).

nados con la administración de la plaza de toros de la capital<sup>9</sup> se encuentran datos sobre el traslado de toros desde Pamplona y Sevilla hasta Madrid. En 1790 los hospitales encargados de la administración de la plaza de toros madrileña nombraron un comisionado, el marqués de Casa de Mesa, para que se desplazase a Sevilla para proceder a la compra de toros en Andalucía<sup>10</sup>. Este comisionado una vez adquiridos los toros se encarga de su envío a Madrid, para lo cual contrata a varios individuos conocedores del manejo del ganado para que lleven a cabo su traslado a la capital. El primer año se adquirieron y trasladaron a Madrid 44 toros<sup>11</sup>. En 1796 los toros adquiridos en Andalucía fueron 39<sup>12</sup>, pero con el tiempo, dada la fama adquirida, su número se incrementó considerablemente, alcanzando los 149 en 1800<sup>13</sup> y 110 en 1831<sup>14</sup>. La adquisición cada año, antes de iniciarse la temporada, de gran número de toros por la plaza de Madrid, debió de ir encaminada a asegurarse el suministro de estos animales a lo largo de todo el año y, posiblemente, a obtener mejores precios.

El itinerario seguido por los toros andaluces transportados hasta Madrid en 1790, que volvió a repetirse en los años sucesivos, tenía como punto de partida Castilblanco de los Arroyos en la provincia de Sevilla y se dirigía a Alcalá de

---

<sup>9</sup> En Madrid la organización de las corridas de toros era un privilegio del que disfrutaban los Reales Hospitales Generales y de la Pasión, que se beneficiaban con los ingresos derivados de las mismas. Al igual que el resto de los hospitales españoles cuando la sanidad pasó a estar gestionada por las diputaciones provinciales, esta administración se hizo cargo de los hospitales existentes y sus fondos documentales se depositaron en los archivos de dichas diputaciones provinciales.

<sup>10</sup> Archivo Regional de la Comunidad de Madrid (ARCM), leg. 5.033.

<sup>11</sup> ARCM, fondo Diputación Provincial, caja 5.033.

<sup>12</sup> ARCM, fondo Diputación Provincial, caja 5.040.

<sup>13</sup> ARCM, fondo Diputación Provincial, caja 5.049.

<sup>14</sup> ARCM, fondo Diputación Provincial, caja 5.062.

Henares, donde se guardaban los toros adquiridos por la plaza de toros de Madrid a través de Extremadura y pasando por Talavera de la Reina. El itinerario puede ser reconstruido gracias a las cuentas de la administración, que recogen los pagos de los portazgos en Castilblanco de los Arroyos, Monesterio, Puente de Almaraz, Talavera de la Reina, Puente de Alberche y Navalcarnero. También, se recogen las gratificaciones hechas a los guardas de las dehesas de los pueblos de Monesterio, Zafra, Ribera del Fresno, Alange, Pedrojo, Trujillo y Talavera de la Reina para que dejasen pastar y dormir al ganado. Como se observa por los puntos de paso del ganado, buena parte del desplazamiento se hizo siguiendo las cañadas reales mesteñas.

Los costes del traslado fueron elevados. Se compraron 7 cabestros y 1 caballo en Sevilla a 640 reales, que costaron 5.120 reales, más otro caballo a 770 reales. A Juan Luis Amisas, encargado de conducir la expedición del ganado, se le dieron 3.500 reales para los gastos del viaje y a cuenta de su salario a razón de 20 reales por día y otros 20 reales a otro compañero en calidad de mayores y a 3 zagales otros 10 reales cada uno al día, contándoles 40 días de ida y 11 días de vuelta, más 100 reales en razón de la cebada para los caballos. A los mayores de los vendedores, que acompañan a los toros, al tiempo de la entrega del ganado se les dieron, además, 110 reales en gratificaciones.

En el mismo archivo se encuentra el traslado de toros navarros desde sus dehesas hasta Madrid. A su vez, los toros navarros llevados a Madrid podían seguir dos itinerarios diferentes según se desprende del pago de portazgos y de pastos de las localidades por donde pasaban<sup>15</sup>. El primer itinerario era por Cintruénigo, Conejares, Soto de Cáliz, Río Tuerto, Barahona,

---

<sup>15</sup> Para el traslado de estos toros se utilizaban, habitualmente, cuatro pastores.

Dehesa de Teger, Maluque, Guadalajara, La Cequilla y Alcalá de Henares. El segundo itinerario era por Corbora, Río Tuerto, Barahona, Venta de Río Frío, Hontanar y Alcalá de Henares<sup>16</sup>.

En cualquier caso, el transporte era costoso y con grandes dificultades. Por una parte, la peligrosidad en el manejo de los toros que, a veces, tenían que atravesar zonas pobladas; por otra parte, las distancias a recorrer que obligaban a desplazamientos de varias semanas de duración. Los animales llegaban exhaustos y muy desmejorados a los puntos de destino, lo que obligaba a tener que estar algún tiempo reponiéndose, además de ser frecuente la pérdida de algunos toros en el camino. No olvidemos que se trataba de animales de elevada cotización, cuyo extravío o deterioro podía ocasionar grandes pérdidas económicas. Esto hizo que la aparición del ferrocarril en España fuese aprovechado, en seguida, para el transporte de los toros. En el Archivo Municipal de Sevilla se conserva el informe del veterinario municipal que supervisó el embarque en ferrocarril de una corrida de toros con destino a Valencia en 1863, es decir, muy poco tiempo después de que se hubiese instalado el ferrocarril en la ciudad<sup>17</sup>. La invención del cajón individual para el traslado de los toros en 1868 fue muy importante a este respecto. En el archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles<sup>18</sup> existen importantes datos sobre el traslado de toros en ferrocarril, tarifas, itinerarios...

El traslado de los toros a largas distancias dio lugar a una pugna entre los distintos medios de transporte por hacerse con el desplazamiento de los toros. Los diferentes medios de transporte

---

<sup>16</sup> Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, leg. 5.040.

<sup>17</sup> Archivo Municipal de Sevilla, Colecciones Alfabéticas, siglo XIX, leg. 926.

<sup>18</sup> Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (AFFE), MZA, leg. 145-1.

tenían ventajas e inconvenientes que los hacían más aptos en determinadas circunstancias. El medio de transporte más barato era, lógicamente, por las veredas y trochas del ganado. El principal problema que presentaba este medio de transporte es el del tiempo requerido que lo desaconsejaba para largas distancias; a esto hay que añadir la peligrosidad y dificultad que entrañaba el transporte. Con todo, el transporte a pie siguió practicándose con mucha frecuencia como prueban las quejas conservadas formuladas por la Real Asociación de Ganaderos del Reino sobre el uso de las veredas de carne para el transporte de toros de lidia con los problemas que ello originaba<sup>19</sup>.

En el caso de las ciudades portuarias -Barcelona, Valencia, La Coruña- un medio de transporte adecuado y barato era el marítimo. Permitía mandar todos los cajones que fuesen precisos y también facilitaba el desplazamiento de los pastores que acompañaban a los toros. El principal problema era el del tiempo que duraba el trayecto, que, en la travesía de Sevilla a Barcelona, era de ocho días, frente a sólo tres el ferrocarril.

El ferrocarril era el medio de transporte más rápido y más fácil para el traslado de los animales, aunque también era considerablemente más caro que los otros<sup>20</sup>. Su facilidad y rapidez

---

<sup>19</sup> Es muy conocido en el mundo de los toros el traslado efectuado a pie en 1930 de la ganadería que había comprado D. Juan Pedro Domecq y Villavicencio al duque de Veragua, desde las dehesas en la que pastaba en Toledo hasta Vejer de la Frontera en la provincia de Cádiz, con un recorrido de más de 700 kilómetros. Todavía en 1946 la ganadería de Samuel Flores Albarrán atravesó de madrugada la Gran Vía madrileña camino de Andalucía, según testimonio oral de uno de sus familiares.

<sup>20</sup> El traslado de los toros sevillanos a Madrid a finales del siglo XVIII venía a durar unos 40 días, según se desprende de las cuentas de la plaza de toros madrileña ya citadas, mientras que un tren especial para el traslado de toros desde Sevilla a Madrid, cien años después, hacía el trayecto en unas 33 horas, según la hoja de ruta del tren E.M. nº 1 que partió de El Empalme (Sevilla) a Alcalá de Henares el 29 de mayo de 1895.

hizo que terminara imponiéndose sobre los restantes, aunque para ello tuvo que ofrecer importantes descuentos en las tarifas, así como facilidades para los desplazamientos. Incluso el ferrocarril comienza a utilizarse para trasladar ganaderías enteras de un lugar de España a otro.

Un ejemplo del transporte de ganaderías es el expediente para tren especial de reses bravas desde Milagro (Navarra) a Las Alcantarillas (Utrera, Sevilla), a efectuar entre el 29 y 31 de diciembre de 1908, conservado en el archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles<sup>21</sup>. El tren estaba compuesto por 15 vagones de ganado, de los que 4 contenían 24 jaulas para toros y los restantes ganado vacuno suelto. El ganado correspondía a Julio Laffitte y García de Velasco y es la ganadería que dicho señor había comprado a los señores Lizaso Hermanos de Tudela. La ganadería estaba compuesta por 227 cabezas, entre las que había 20 toros de 4 años, algunos sementales, y el resto eran vacas y becerros, o más bien novillos. En la demanda de una tarifa especial el ganadero alegó que el transporte de las vacas por carretera era bastante sencillo, si se hacía en jornadas cortas, pudiéndose utilizar las cabañeras para pernoctar, pero no ocurría lo mismo con los toros y sementales, que dado su peso podían llegar algo estropeados, además del peligro que ofrecía su conducción. De ahí, su interés en efectuar el traslado por ferrocarril si le ofrecían una tarifa adecuada.

El ferrocarril fue, también, el procedimiento utilizado por el ganadero Eulogio Oñoro para trasladar su ganadería desde Sevilla a Getafe en Alicante. La ganadería estaba compuesta por unas 500 cabezas, para cuyo traslado llegó a un acuerdo con la

---

<sup>21</sup> La documentación relativa a este traslado como la que se refiere al resto de los acuerdos firmados por la compañía ferroviaria MZA para el traslado de reses de lidia se encuentra en el Archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, Serie Servicio Comercial de La Compañía de Madrid a Zaragoza y Alicante.

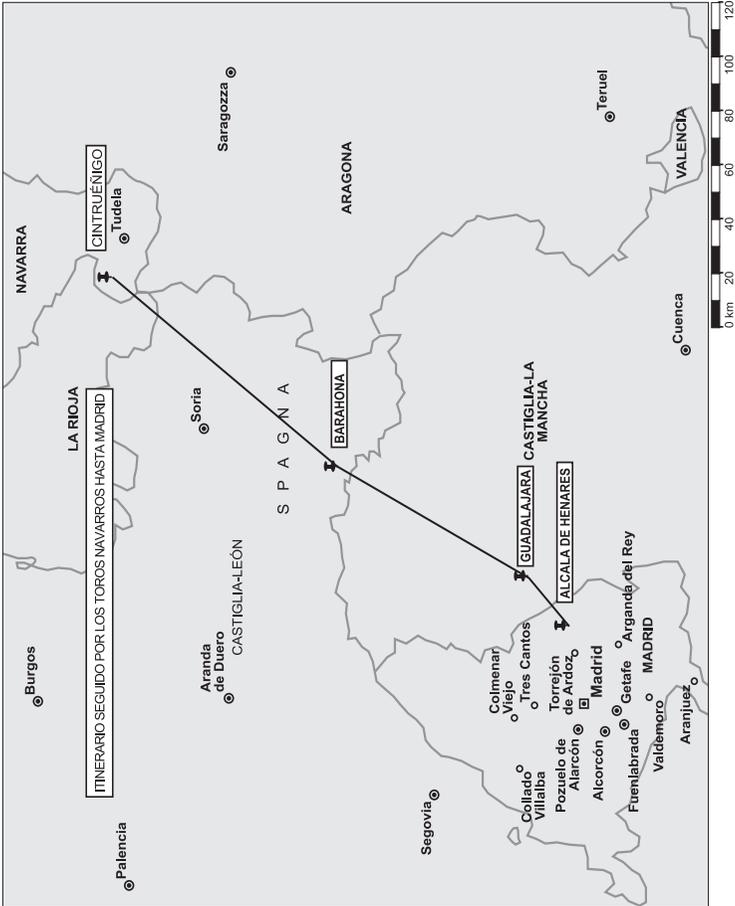


Fig. n.º 34.- Itinerario seguido por los toros navarros a Madrid.

compañía ferroviaria MZA, que pondría un tren especial de 20 vagones, en 4 de los cuales irían los machos en 6 cajones individuales por cada vagón, mientras en otro vagón irían los 5 caballos y en el resto de los vagones las vacas y los becerros sueltos. La ganadería iría acompañada por 5 vaqueros que viajarían gratis. El traslado duró desde el 31 de julio al 2 de agosto de 1911.

También, los empresarios de las plazas de toros pedían tarifas especiales para desplazar los animales a cambio de transportarlos en cierto número. En el archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles hemos localizado numerosas peticiones en este sentido destacando, especialmente, las formuladas por los empresarios de la plaza de toros de Madrid, señores Niembro y Mazzantini, para traer toros andaluces a la capital procedentes de Sevilla. Se piden precios especiales para el traslado de los toros, transporte gratuito para los pastores que acompañan a los toros y retorno gratuito de los cajones; a cambio ofrecen transportar un elevado número de toros que justifique la formación de un tren especial para el traslado de reses bravas<sup>22</sup>. Las negociaciones entre los empresarios taurinos y el comité de dirección de MZA dieron resultados, lo que permitió fletar trenes especiales

---

<sup>22</sup> En el intento de crear un centro de distribución de toros desde Madrid para el Norte de España era fundamental obtener una buena tarifa en el traslado por ferrocarril de los toros desde Andalucía a Madrid. Para ello, los empresarios ofrecían además del traslado de un considerable número de toros, los traslados dobles que se originarían al desplazar los toros desde Madrid a las plazas donde deberían ser lidiados. Según una nota del comité de dirección en 1894, lo que lleva a la empresa de ferrocarriles MZA a aceptar la propuesta hecha por los empresarios taurinos madrileños, es para que no se pierda dicho transporte y que el traslado se haga por caminos y veredas, tal como se había hecho los años anteriores. Para evitarlo, MZA ofreció una tarifa especial de 10 pesetas por kilómetro, lo que supondría un precio total para los 96 cajones de 5.870 pesetas, frente a las 8.463,20 pesetas que hubiese supuesto de haberse aplicado la tarifa ordinaria. Además, ofrece billete de ida y vuelta gratis para 8 pastores y retorno gratuito de los cajones, a medida que las necesidades del servicio permitan la conducción.

desde Sevilla a Madrid cada año compuestos por 15 a 20 vagones, cada uno con 6 cajones para toros.

Por estas fechas se detectan en la documentación manejada determinadas prácticas tipo *cártel* encaminadas a controlar la adquisición de un gran número de toros con el fin de distribuirlos posteriormente por las distintas plazas. Esta iniciativa fue promovida en 1905 por los contratistas de la plaza de toros de Madrid, Tomás Mazzantini y Pedro Niembro. El proyecto consistía en adquirir un gran número de toros en Andalucía que se embarcarían en trenes especiales en las estaciones de Sevilla-Empalme o Salteras, a las que podrían incorporarse otros vagones en Córdoba<sup>23</sup>. El punto de destino sería San Fernando del Jarama en la provincia de Madrid, donde se constituiría un centro de concentración de dichos toros que después serían reexpedidos a las diferentes plazas del centro y norte de España. Las expediciones de toros salidos desde Sevilla a Madrid que están documentadas en el AFFE son las siguientes:

Año	Número de vagones	Cajones con toros
1881	8	266
1882	17	53
1895	16	96
1896	18	108
1897	15	90
1900	16	96
1901	20	120
1905	24	144
1906	16	96

<sup>23</sup> El acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de MZA de 10 de Abril de 1894 fue el de cobrar 10 pesetas por kilómetro para trenes compuestos por 16 vagones con retorno gratuito de cajones y billete de ida y vuelta gratis para 12 pastores.

Esta iniciativa suscitó un fuerte descontento entre los ganaderos de toros, que quedarían bajo el control de estos grandes mayoristas, que podrían imponer los precios a su antojo, dada la gran cantidad de reses que compraban y el gran número de plazas de toros que controlaban. Alarmados por estas circunstancias van a promover la constitución de una asociación que una a los ganaderos en defensa de sus intereses. La iniciativa fue tomada en 1905 por algunos ganaderos andaluces a los que poco después se unirían los del resto de España y tuvo como resultado la creación de la Unión Nacional de Criadores de Toros de Lidia. Uno de los objetivos de esta asociación fue la de prohibir a sus asociados la venta de camadas enteras de toros.

El éxito del transporte por ferrocarril hasta Madrid llevó a los empresarios de las plazas de toros de Barcelona y Valencia a solicitar condiciones especiales para el transporte de los toros. Si bien es cierto que el transporte marítimo era más barato, hasta un 50% según el empresario de Valencia, la larga duración del trayecto aconsejaba recurrir al ferrocarril para acortarla. El ferrocarril ofreció precios especiales para el traslado de los toros hasta Barcelona, así como el siguiente itinerario:

-De Sevilla a Alcázar	18 h, 10'
-Permanencia en Alcázar	2 h, 10'
-De Alcázar a Encina	8 h, 57'
-permanencia en Encina	48'
-De Encina a Valencia	5 h, 52'
-permanencia en Valencia	9 h, 18'
-De Valencia a Tarragona	10 h, 15'
-permanencia en Tarragona	2 h, 35'
-De Tarragona a Barcelona	3 h, 26'
Total	62 h 1'

Aunque el precio continuase siendo algo superior al del barco 893,34 pesetas por vagón de 6 toros y viaje en el traslado de Sevilla a Barcelona<sup>24</sup>, frente a las 720 pesetas en el caso del barco, a razón de 120 de 120 pesetas por cajón, incluidos todos los gastos, la menor duración del traslado hacía aconsejable esta opción<sup>25</sup>.

En una estadística de MZA de comienzos del siglo XX se recoge el número de toros enviados por ferrocarril desde Sevilla a Barcelona y Valencia y los que salieron por el puerto sevillano entre el mes de marzo de 1906 y el mes de mayo de 1907 (Apéndice I). Entre esas fechas salieron de Sevilla con destino a Barcelona y Valencia 364 cajones con toros, distribuidos entre los siguientes destinos:

- 226 cajones por ferrocarril a Barcelona
- 80 cajones por ferrocarril a Valencia
- 58 cajones con destino al puerto de Sevilla para ser embarcados

Como se observa, el ferrocarril terminó por ganar la partida a otros medios de transporte, incluido el barco a las ciudades portuarias, ya que sólo el 16% de los toros enviados a estas ciudades fueron transportados por mar, mientras que el resto lo hizo por ferrocarril. Todo ello, en una tendencia creciente al incremento del traslado de toros por ferrocarril desde Sevilla a Valencia y Barcelona, como muestra el siguiente registro elaborado por la misma compañía ferroviaria:

---

<sup>24</sup> Según el empresario de Barcelona, Ferrocarriles del Norte ofrecía hacer el mismo recorrido por 800 pesetas, prueba de la pugna por conseguir el traslado de los toros que emprendieron las distintas compañías ferroviarias.

<sup>25</sup> La duración del viaje por barco desde Sevilla a Barcelona era de 8 días, frente a los 3 días que suponía el traslado por ferrocarril.

---

Años	Cajones transportados por ferrocarril
-1902	106
-1903	192
-1904	50
-1905	171
-1906	232

---

En conclusión, la comercialización y el traslado de los toros de lidia en España conoció una evolución partiendo de la apropiación al margen del mercado de los animales de las comarcas próximas a la celebración de los festejos, al desarrollo de un mercado nacional de los toros de lidia. La generalización de la celebración de los festejos taurinos por toda España y la concentración de la producción de toros en ciertas provincias especializadas dio gran importancia a los medios de transporte para poder atender la demanda de plazas distantes. El transporte de los toros por ferrocarril se impuso progresivamente al traslado a pie por las veredas pecuarias, sobre todo por la mayor rapidez y regularidad que suponía la utilización del ferrocarril. Más adelante el camión desplazaría al ferrocarril en el transporte de los toros, sobre todo gracias a la mayor flexibilidad de este nuevo medio de transporte que permite llegar a destinos que el ferrocarril no puede alcanzar.

## APÉNDICE I

CAJONES DE TOROS FACTURADOS EN SALTERAS Y EMPALME CON DESTINO  
A SANS Y BARCELONA, VALENCIA Y SEVILLA-PUERTO, DESDE EL MES DE  
MARZO DE 1906 HASTA MAYO DE 1907

	Salteras			Empalme (Sevilla)			Total
	Sans y Barcelona	Valencia	Sevilla Puerto	Sans y Barcelona	Valencia	Sevilla Puerto	
1902							106
1903							192
1904							171
1905							7
1906		10					232
Marzo	31	6		21			
Abril	13	2		20	6		
Mayo			8		24		
Junio	7	6		25			
Julio	7			12		24*	
Agosto				18			
Septiembre				7			
Octubre							
Noviembre			12			6	
TOTAL	58	24	20	103	30	38	
1907							
Enero							
Febrero				14			
Marzo	6			20			
Abril	12	14		13			
Mayo		6					
TOTAL	18	20		47	6		

\*A La Coruña

Fuente: Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, MZA, leg. 145-1.

## BIBLIOGRAFÍA

Abellán García, A. y Olivera Poll, A. (1979): “La trashumancia por ferrocarril en España”, *Estudios geográficos*, XL, nº 156-157, págs. 385-413.

Barga Bensusán, R. (1998): *El toro de lidia*, Madrid, Alianza Editorial.

Campo, L. Del (1975): *Pamplona y toros. Siglo XVII*, Pamplona, Graf. Navaral.

Campos González, J. (1988): *Ganaderías cordobesas de reses bravas. Catálogo 1795-1995*, Córdoba, Cajasur.

Guillaume-Alonso, A. (1994): *La tauromaquia y su génesis: ritos, juegos y espectáculos taurinos en España durante los siglos XVI y XVII*, Bilbao, Ediciones Laga.

Iribarren, J. M<sup>a</sup>. (1948): “Los toros en Navarra”, *Príncipe de Viana*, año IX, nº. XXXII.

Llorca, A., Ruiz, M. y Ruiz, J. P.(1988): “La trashumancia en la España Central”, *Quercus*, nº 32, págs. 25-33

López Izquierdo, F. (1975): “Ganaderos que lidiaron sus toros en Madrid en el siglo XVII”, *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXXVIII, págs. 557-587.

López Martínez, A. L. (2002): *Ganaderías de lidia y ganaderos. Historia y economía de los toros de lidia en España*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Real Maestranza de Sevilla, Fundación de Estudios Taurinos.

Romero Abao, A. (1991): “Las fiestas de Sevilla en el siglo XVI”, *CEIRA*, 2, págs. 12-178

Uriarte, L. (1970): *El toro de lidia español. Ensayo de revisión histórica de las ganaderías en su origen*, Madrid, Unión de Bibliófilos Taurinos.