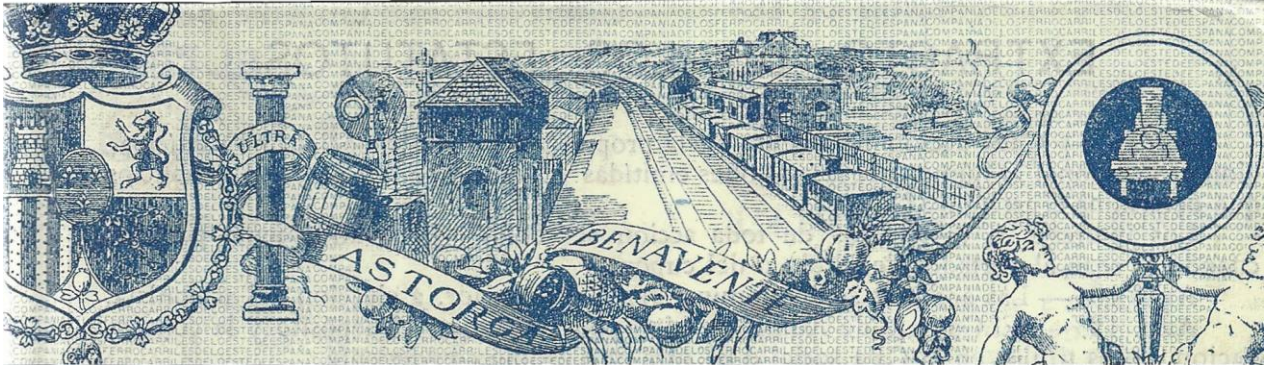
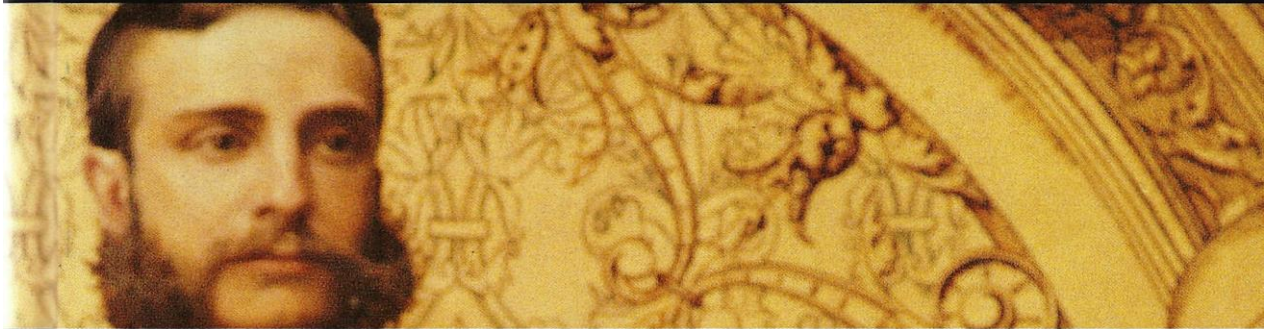


CALDERÓN CALDERÓN, Basilio (1995): "Los fundamentos de la marginación de la provincia de Zamora: de espacio atrasado a espacio explotado." En: VVAA: *Historia de Zamora, Tomo III*. Páginas: 289-367. Zamora. Diputación Provincial de Zamora. I.E.Z. Florián de Ocampo. ISBN. 84-86873-46-0. <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4408576>



HISTORIA DE ZAMORA



TOMO III



LA HISTORIA CONTEMPORÁNEA



LOS FUNDAMENTOS DE LA MARGINACIÓN DE LA PROVINCIA DE ZAMORA. DE ESPACIO ATRASADO A ESPACIO EXPLOTADO

Basilio Calderón Calderón
Universidad de Valladolid

«Zamora marcha hoy a la cabeza de los grandes pueblos, y sus hijos son un modelo de actividad, llegando al sacrificio con sus esfuerzos, en pro de su bienestar, y como no podía ser menos, han recogido el fruto de sus heroicos trabajos haciendo que Zamora sea hoy envidiada de otras ciudades que antes que ella entraron en la senda del progreso y de las grandes ideas» E.J. PÉREZ. *Zamora en el porvenir. Novela recreativa escrita por... en el año de 1879*. Zamora 1985, cuarta edición, pp. 165.

El período que se abre al comenzar el siglo XIX constituye, pese a los inevitables altibajos de la vida política y de la actividad económica, una etapa crucial en el desarrollo económico y modernización de numerosas regiones españolas; un desarrollo que no es en absoluto homogéneo dado que mientras en unos casos la transformación fue completa y radical, en otros, en cambio, bien puede señalarse que el siglo XIX constituye una gran oportunidad perdida. Es cierto que todas ellas participan por igual de los ideales y afanes reformadores que inspiran la transformación de la sociedad y economía decimonónicas, pero no es menos cierto que, unas veces por la propia inercia de la tradición y otras por la resistencia al cambio de las clases y grupos dominantes, de extracción fundamentalmente agraria, determinadas provincias —y aun regiones enteras— nunca fueron objeto de la atención que sus propias limitaciones y carencias estructurales demandaban.

De todos estos caracteres participa enteramente la provincia de Zamora; una provincia que representa, tras su definitiva configuración territorial en 1833, el paradigma de la economía y sociedad tradicionales en España a lo largo del siglo XIX. Es, en primer lugar, un espacio excéntrico desde una perspectiva territorial y muy mal comunicado, lo que en el contexto del escaso desarrollo de las infraestructuras y sistemas de transporte y comunicación de la época, equivale al más completo aislamiento. Pero es, además, una provincia fronteriza con el Norte de Portugal, una región tan atrasada como ella, hecho que bien puede explicar tanto la escasez de las relaciones e intercambios, como el notorio desinterés político-institucional por mejorar las comunicaciones y fomentar el desarrollo de las comarcas transfronterizas; y es que, bien puede afirmarse

que se trata de un territorio concebido más como espacio de *reserva* y *solución de continuidad*, por razones estratégico-militares, que como espacio de relación y encuentro intercomarcal o internacional.

Las primeras iniciativas tendentes a mejorar las infraestructuras de relación, de las que tan deficitaria era la provincia de Zamora, son muy tardías y no persiguen, como último objetivo, la mejora de su nivel de integración. Si exceptuamos la conexión por carretera y ferrocarril de la capital de la provincia con otras capitales próximas, el resto de las infraestructuras de transporte tienen por objeto la mejora de las comunicaciones de Madrid, y por extensión las de otras regiones españolas, con Galicia; ello permite, en una primera aproximación, comprender alguno de los fenómenos claves en el desarrollo de la provincia de Zamora tales como el completo aislamiento del sector occidental de la misma, desde la frontera portuguesa hasta la capital provincial y la precariedad de las infraestructuras de transporte intermunicipal.

El progresivo aislamiento, la pérdida de alguna oportunidad histórica en el desarrollo de la agricultura e industria tradicionales, unido al progresivo y creciente atractivo que ofrecen otras regiones para la población de la provincia, contribuirá a resaltar su carácter marginal —desde una perspectiva socio-económica— y a acrecentar su propia marginación espacial. Adquiere por ello, desde fecha relativamente temprana, una inequívoca vocación como espacio de reserva de mano de obra con destino a las regiones españolas más desarrolladas, como Cataluña o el País Vasco, y pasa a ser, de forma sutil e imperceptible, un territorio explotado en función de las necesidades energéticas del resto del territorio español y muy especialmente de aquellas regiones con mayor dinamismo industrial.

Finalizado el siglo XIX y perdida la oportunidad histórica de las primeras décadas del siglo XX, el panorama que presenta la provincia de Zamora es absolutamente desolador. Algunas comarcas se encuentran todavía sumidas en el atraso estructural con el que se asomaron al siglo XIX, y en las que lo único que ha mejorado es el conocimiento que de su propio atraso se tiene; se sufre, asimismo, una permanente sangría demográfica, que deviene algunos años más tarde en auténtica hemorragia; es muy deficiente la integración en las nuevas estructuras y tejido económico español, en razón de la ausencia casi completa de actividades, como las industriales, con capacidad de arrastre y efecto multiplicador. La agricultura, en muchas de las comarcas se mantiene dentro de los límites de subsistencia del pasado, y el nivel de vida, finalmente, se encuentra muy por debajo de la media del conjunto de las provincias españolas. Estos son, en síntesis, alguno de los atributos que identifican al espacio provincial zamorano.

Es cierto, no obstante, que al finalizar la década de los años treinta del siglo XX la provincia se ha integrado en la economía nacional, pero tal integración se ha hecho única y exclusivamente en función de las necesidades energéticas de otras regiones, lo que equivale a decir que, en cierto modo, se explota. Cuenta, asimismo, con una tradición migratoria que se

acentúa hasta extremos insospechados merced al desequilibrado desarrollo español gestado en los años sesenta, por lo que pasa a formar parte del espacio territorial y demográfico de *reserva* al servicio nuevamente de los intereses estratégicos del Estado-Nación.

Una gran parte de la responsabilidad de tan singular integración puede ser achacada a la inexistencia de una adecuada infraestructura de transporte y comunicaciones, tanto porque al carecer de ellas durante gran parte del siglo XIX se distanció de los centros económicos del país, como porque esa misma carencia será causa origen de su imposible unas veces, e insuficiente siempre, desarrollo ulterior.

1. UNA PROVINCIA MAL COMUNICADA: LOS CAMINOS CARRETEROS COMO BASE DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA PROVINCIAL EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

La atención que recibe en España la construcción y conservación de carreteras había sido, hasta el último tercio del siglo XVIII, notablemente insuficiente; el recurso a la legislación, recurso explotado con creces en este período, no impidió un progresivo deterioro de la red viaria, habida cuenta la inadecuación de la nueva normativa a la capacidad financiera y de gestión de la administración central y local. De poco sirven a este respecto la Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos del año 1794 o la creación del cuerpo y escuela de Ingenieros de Caminos, hechos que, con toda propiedad, han sido calificado por S. Madrazo como hitos en el desarrollo de las comunicaciones al comienzo del siglo XIX¹. El desorden institucional, el caos económico propio de un período de guerra y los recelos que suscitan las iniciativas del citado cuerpo de Ingenieros de Caminos tras la vuelta de Fernando VII y la derogación de la Constitución en 1814, contribuyen a paralizar un conjunto de iniciativas con las que se podía haber recuperado el retraso secular en la calidad y extensión de la infraestructura viaria española. Entre esa fecha y los primeros meses del año 1820 apenas si se llevaron a cabo algunas obras menores de conservación y reparación de las muchas obras de fábrica derruidas y abandonadas durante la Guerra; pero nada más se podía esperar de la mentalidad, interés político y capacidad técnica de tan convulso período. Buena muestra de este proceder lo constituye el acuerdo tomado por la Diputación provincial de Zamora el 18 de Octubre de 1818 mandando reconocer el puente de la ciudad de Zamora y elaborar, en su caso, el proyecto de obra que se precisase; se trata de una obra vital para la ciudad y aún para el conjunto de la provincia por lo que «...estando a cargo de las diputaciones velar sobre la conservación y reparación de las obras públicas y no pudiendo ésta mirar con indiferencia el estado en que se halla el magnífico puente de esta ciudad cortado por las tropas aliadas en la noche de 1 de Noviembre del año pasado, se acordó pasar oficio al Ayuntamiento de esta

¹ S. MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid 1984, 2 vol. Cfr. Vol 1, pp. 99.



ciudad para que... pase a reconocerle declarando si la obra tiene la firmeza necesaria o no se halla con la seguridad debida, y a cuanto podría ascender en este último caso la obra provisional que se necesita»². Con ello se estaba dando cumplimiento al precepto constitucional —art. 335 de la Constitución de 1812— por el que las diputaciones quedaban facultadas para proponer al Gobierno la aprobación del presupuesto así como la provisión de fondos para ejecutarlo, y se atendía también a lo dispuesto en el Decreto de 23 de Junio de 1813 por el que se aprueba la *Instrucción para el gobierno económico-político de las provincias*. De conformidad con ellos, son las Diputaciones, las encargadas de velar por la conservación de las obras públicas y promover, haciéndolo presente al Gobierno, la construcción de nuevas obras; una responsabilidad a todas luces excesiva, máxime cuando los recursos para afrontarlas debían obtenerse del sobrante de propios y arbitrios de la misma, una vez satisfechas las necesidades de los pueblos. La consecuencia más inmediata de la desproporción entre las necesidades y los recursos para afrontarlas será la falta casi absoluta de iniciativas en las primeras décadas del siglo XIX; una carencia que obliga al Gobierno y a las Cortes, en 1820, a recomendar, ciertamente con escaso eco, que las diputaciones promoviesen todas las obras públicas que fuesen de interés para su provincia.

El carácter subsidiario de la inversión en las obras públicas, al menos desde la perspectiva presupuestaria, consagrado desde los primeros años del siglo, constituye una rémora para aquellas provincias que, como la de Zamora, cuenta con escasos recursos y ninguna posibilidad —por la inexistencia de carreteras— para comerciar con ellos. Y es que, como se señala en el Itinerario Descriptivo de España traducido en 1816 por D. Mariano de Cabrerizo, con la excepción de la carretera que desde las *fronteras* de Álava conduce a Madrid por Miranda, Burgos, Valladolid y Guadarrama, la mayor parte de los demás caminos estaban «...descuidados y las posadas y ventas incómodas y desprovistas, excepción hecha en la citada ruta de Madrid a Francia»³.

La llegada de los liberales al poder en los primeros meses de 1820 representa una primera ruptura con relación a la estructura heredada, cuyo mejor exponente será la elaboración de un ambicioso proyecto sobre obras públicas que presenta Agustín Argüelles en 1820; en él, y entre otras múltiples disposiciones de interés, se clasifican las carreteras en generales y transversales y se fijan las competencias de los distintos niveles de la administración. Se promulgan diversas disposiciones complementarias del citado Plan así como otras de menor rango, pero no menor interés, por cuanto ponen en evidencia la preocupación no sólo por los grandes ejes de transporte radial sino también por otras vías trascendentales para la vida económica de las provincias; sobresale a este respecto la Real Orden de 1 de Octubre de 1822 sobre reparación y mejora de caminos rurales y de travesía, responsabilizando de la misma a los Ayuntamientos quienes, si no tuviesen fondos suficientes, podrían proponer a las Diputaciones «...los arbitrios menos gravosos para llevar a ejecución la dicha

A cargo de la Diputación está velar sobre la conservación y reparación de las obras públicas en el s. XIX. Fachada del antiguo Palacio Provincial (Archivo Diputación de Zamora).

←

² Archivo de la Diputación Provincial de Zamora (A.D.P.Z.) Actas. 18 Octubre 1818.

³ P. ALZOLA Y MINONDO: *Las obras públicas en España*. Bilbao 1899, pp. 390.

obra»; para agilizar la realización de las mismas se indica en la citada Real Orden que «...las Diputaciones generales eviten la formación de expedientes generales ya que retrasarían notablemente la ejecución de las obras» y, asimismo, que «...formen el juicio de los términos más económicos debiendo preferirse a los jornaleros naturales o vecinos de los pueblos que las emprendan»⁴.

Constituye también un aspecto crucial en el período, el resurgir de las iniciativas tendentes a culminar la magna obra del Canal de Castilla mediante la construcción, entre otros, del llamado Canal de Campos, una obra que se había iniciado el 16 de Julio de 1753 y que sufre numerosas interrupciones debidas a la falta de recursos y a las dificultades para encontrar mano de obra estable ya que, al aproximarse la época de la recolección, eran muchos los jornaleros que abandonaban las obras alterando el ritmo de los trabajos de excavación; pero, con todo, la más seria interrupción se sufre al ser destituido, el 20 de Julio de 1754, el Marqués de la Ensenada, auténtico promotor e inspirador del proyecto de canales castellanos. En ese año se habían construido 33.800 varas de las 85.400 de que constaba, en el tramo comprendido entre Calahorra y Medina de Rioseco, lo que tan sólo representaba el 39,5 por 100 del trazado total, permaneciendo en ese estado hasta 1836, pese a las múltiples iniciativas que se registran en tan largo período de tiempo, y pese también a las ambiciosas pretensiones de la Memoria de Caminos y Canales que acompañaba al proyecto de Obras Públicas de Agustín Argüelles⁵.

La contribución económica para financiar diversas obras de interés supraprovincial, como la apertura de los puertos del Pico y Menga en la provincia de Ávila, o la construcción del Canal de Campos —en el que estaban depositadas fundadas esperanzas de prolongación hasta el Duero siguiendo los valles de los ríos Sequillo y Valderaduey conforme al proyecto del ingeniero Carlos Lemanur— eran algunas de las cuestiones que más preocupación y aún rechazo suscitaban, habida cuenta la penuria extrema y la desatención de que era objeto la provincia de Zamora.

La prolongación de este canal hasta el río Duero en las proximidades de Zamora, obra en la que estaban interesadas tanto la provincia de Zamora como las limítrofes de Palencia y Valladolid requería, como paso previo, la culminación de las obras del primero hasta Medina de Rioseco; pero, sumida la Hacienda en un estado de crisis permanente se hacía precisa la captación de fondos por medio de diversos repartimientos entre las provincias interesadas. El día 6 de Febrero de 1822 se reúne en la ciudad de Palencia una Comisión integrada por representantes de las citadas provincias más los de las de Santander, León y Burgos acordando solicitar a las Cortes un repartimiento de cuatro millones y medio de reales para pagar en cinco años, contando con la oposición del diputado representante de la provincia de Zamora que alega la imposibilidad de añadir nuevos impuestos a los pueblos de la misma⁶.

Privada de recursos extraordinarios y no pudiéndolos sustraer de los ordinarios, la Provincia hizo frente a los numerosos requerimientos para

⁴ A.D.P.Z., Actas. 30 de Octubre de 1822.

⁵ JUAN HELGUERA, NICOLÁS GARCÍA Y FERNANDO MOLINERO: *El Canal de Castilla*. Valladolid 1988, Cfr. pp. 102.

⁶ P. MARTÍN BOBILLO: *Orígenes de la Diputación Provincial de Zamora, 1813-1823*. Zamora 1988, Cfr. pp. 67.

que fuese satisfecho el pago de 135.813 reales repartidos a la misma con destino a las obras públicas de Medina de Rioseco, utilizando a tal fin dos argumentos incuestionables, puestos de manifiesto de forma rotunda en sesión del pleno de la Diputación de 23 de Noviembre de 1821: la imposibilidad y la reciprocidad. En ella se acuerda «...se representase a S.M. la imposibilidad de satisfacer del todo dicha suma por la pobreza extrema (sic) de los pueblos, manifestando además la absoluta necesidad de reparar los puentes de esta ciudad y la de Toro, a lo cual debería contribuir la provincia de Valladolid y otras»⁷.

Son constantes, por otra parte, los requerimientos de los Jefes Políticos de las provincias vecinas reclamando el pago de las cantidades asignadas a la provincia de Zamora; sirva como ejemplo el oficio que remite en 1822 el Jefe político de Palencia por el que notifica el acuerdo de la Diputación provincial de la referida provincia recordando lo resuelto por las Cortes el 29 de Junio sobre la aplicación de los atrasos de la Contribución Territorial y de Consumos a las obras del Canal de Castilla, y notificando a la Diputación Provincial de Zamora la existencia de un descubierto por los conceptos señalados de 798.733 reales. Con no pocos esfuerzos, derivados también de su propia ineficacia recaudadora, la Diputación provincial logra sumar, en 1923, la cantidad de 522.427 reales que serán destinados, finalmente, a un objeto distinto del que motivó su recaudación: la compra de vestuario y armamento para los quintos del reemplazo extraordinario del ejército, cumpliendo con ello las instrucciones del decreto de las Cortes de 8 de Febrero del citado año⁸. La prolongación hasta el río Valderaduey, en las proximidades de Zamora, quedará definitivamente olvidada.

Sumados estos a otros problemas de carácter institucional, la conclusión de las obras en el canal de Campos habrá de esperar hasta el 12 de Diciembre de 1849, día y año en el que, tras la preceptiva inspección de las obras por los ingenieros de la Dirección General de Caminos y Canales, se procedió a su aprobación e inauguración oficial, iniciándose días más tarde la navegación por el mismo⁹.

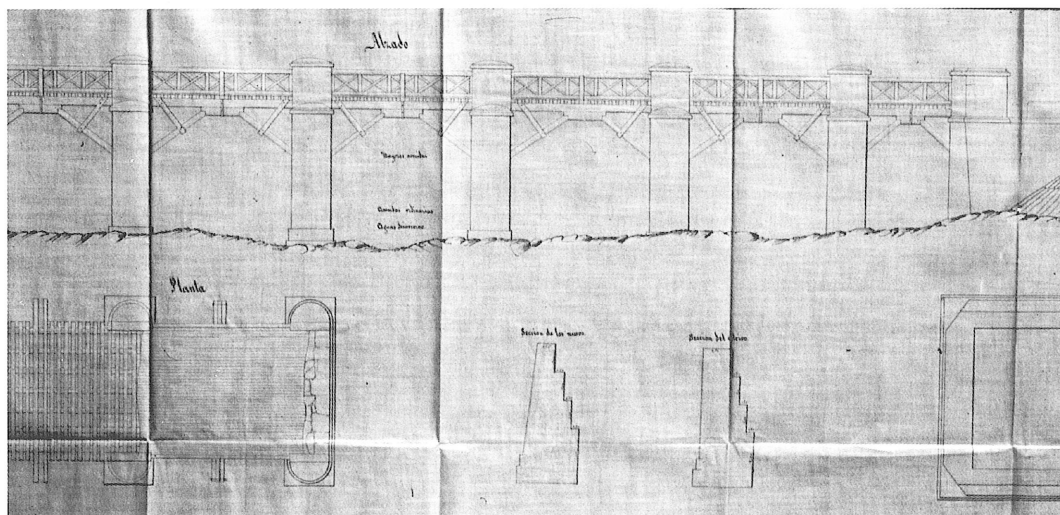
El período de gobierno del Trienio Liberal dejó también sin resolver los graves problemas de la infraestructura viaria provincial; los escasos recursos económicos disponibles se tenían que destinar, las más de las veces, a equipar a la milicia nacional o al ejército regular, no existiendo apenas provisión de fondos para atender a las numerosas obras pendientes¹⁰. No se abren expedientes dignos de mención, limitándose la Diputación a estudiar, y por lo general a aplazar, la solución a los requerimientos de diversos municipios acerca de la necesidad de recomponer sus carreteras o puentes; las únicas demandas y actuaciones tienen una pretensión correctora, hecho que por otro lado es una práctica habitual en la gestión de los escasos recursos de los ayuntamientos y de la Diputación Provincial. De este primer modo de proceder puede ser buena muestra la solicitud que hacen los ayuntamientos de Garrapatas y de Carrascal para que se les «...proporcionasen fondos con que componer el puente que se le

⁷ A.D.P.Z., Actas. 23 Noviembre 1821.

⁸ A.D.P.Z., Actas. 20 Febrero 1823.

⁹ J. HELGUERA, NICOLÁS GARCÍA Y FERNANDO MOLINERO: *El Canal de Castilla*. Loc. Cit., pp. 114.

¹⁰ P. MARTÍN BOBILLO: *Orígenes de la Diputación Provincial*. Loc. Cit., pp. 65.



Proyecto de construcción de puente de madera en Garrapatas —Santa Eulalia del Río Negro—. Año 1880 (Archivo Diputación de Zamora).

llevó la creciente del invierno (sic) próximo, y se acordó que estando destinado a este efecto el diez por ciento del producto de Propios se faculte a ese ayuntamiento para que haga uso del que rindan los suyos para hacer la composición, aunque sea provisionalmente»¹¹.

A las dificultades económicas hay que añadir las de índole técnica ya que la provincia no contaba con el personal facultativo preciso para llevar a cabo la realización de los múltiples e inevitables proyectos de obra que el mal estado de los caminos requería. Con ocasión del reconocimiento del río Valderaduey en el partido de Villalpando, río que causaba frecuentes inundaciones, la Diputación reitera, en sesión de 26 de Febrero de 1822, una solicitud al Gobierno para que fuese nombrado y asignado a la provincia un ingeniero hidráulico con el objeto de que evalúe, proyecte y en su caso dirija las obras de carácter más urgente para la provincia. El Gobierno había manifestado que sería suficiente asignar a la misma alguno de los ingenieros del Canal de Campos, lo que no satisface a la Diputación ya que «...esto puede tardar en verificarse y las obras de su provincia son de urgentísima y absoluta necesidad»¹².

Pero, con todo, las mayores dificultades para la provincia provienen de la insuficiencia de las comunicaciones. La *Guía General de Correos, postas y caminos del reino de España* de F.J. de Cabanes, publicada en 1830, señala la existencia tan sólo de una *carretera montada*, es decir acondicionada para que el viajero o la correspondencia puedan hacer el viaje en el menor tiempo y con la mayor comodidad posibles: la *carretera montada de Madrid a Benavente*. De ella, y de las también *carreteras montadas* de Madrid-Tordesillas y Madrid-Medina del Campo, parten otras vías de menor rango, acondicionadas en unos casos para el tránsito de carruajes, y simples caminos de herradura en otros que, de forma sumamente precaria, contribuyen a vertebrar el territorio de la provincia de Zamora; son los caminos transversales que ponen en comunicación la

¹¹ A.D.P.Z., Actas. 16 Noviembre 1921.

¹² Id. Ibid. 26 Febrero de 1921.

ciudad término considerada —Benavente, Puebla de Sanabria, Toro y Zamora— con las que en la citada Guía se denominan *ciudades y villas colaterales*¹³.

De la *carretera montada* de Madrid a Benavente parten dos vías complementarias con dirección a La Coruña; la principal y más directa por Astorga, y una secundaria que en gran parte de su trayecto resulta intransitable, cuya denominación es la de *carretera montada* de Madrid a La Coruña por Medina del Campo, Benavente, Orense y Santiago, aunque este carácter sólo se mantiene hasta Benavente, pasando a ser de *carruaje* hasta Requejo y de *herradura*, hasta La Coruña. Obviamente, es esta última la que tiene mayor interés para la provincia de Zamora ya que es durante buena parte del siglo XIX uno de los caminos que, por permitir en parte de su trayecto el paso de carruajes, asegura la comunicación de la comarca entera de Sanabria con otras comarcas próximas. De la villa de Benavente parten tres rutas en dirección al interior de la provincia, que la comunican con Zamora, Toro, y La Puebla de Sanabria; la importancia de las otras cuatro rutas: Benavente-Medina de Rioseco, Benavente-Palencia, Benavente-León y Benavente-Astorga viene a reforzar su papel estratégico en la estructura viaria de la primera mitad del siglo XIX —Cuadro 1—.

TRAMO ITINERARIO	LEGUAS
Comunicación de Benavente con Zamora *	10
Comunicación de Benavente con Toro **	10
Comunicación de Benavente con Medina de Rioseco por San Esteban del Molar, Villalpando y Villafrechós (carruaje). <i>Este camino tiene muchos malos pasos en el invierno; mejor se va desde Villalpando por Cabrerros, y son las leguas más cortas.</i>	9
Comunicación de Benavente con Palencia por Roales de Campos, Villavicencio, Cuenca de Campos, Villarramiel, Baquenir y Villa Martín (carruaje)	16
Comunicación de Benavente con León por San Cristobal, Villaquejida, Toral de los Guzmanes, Ardón y Onzonilla (carruaje)	11,5
Comunicación de Benavente con Astorga (carruaje)	10,5
Comunicación de Benavente con la Puebla de Sanabria por Sistrama. (carruaje)	12,5

* Carretera descrita en Zamora. ** Carretera descrita en Toro

CUADRO N° 1. Carretera montada de Madrid a Benavente en 1830. Comunicaciones de Benavente con las ciudades y villas colaterales según la *Guía General de Correos* de F.J. Cabanes.

¹³ F.J. DE CABANES: *Guía General de Correos, postas y caminos del reino de España, con un mapa itinerario de la Península*. Madrid 1830, Cfr. pp. 180 y sig.

La Puebla de Sanabria cuenta en 1830 con varias vías de acceso, aunque de calidad muy desigual; a la ya descrita carretera transversal que parte de Benavente hay que añadir la dos que enlazan con Toro, ambas capaces para el tránsito de carruajes, el camino de *herradura* que la comunica con Zamora atravesando, entre otros, los municipios de Carbajales, Mahide y Robledo, y el camino que en la Guía se considera apto para el tránsito de carruajes de La Puebla a Zamora por Távara, despoblado de San Pelayo y Roales.

ITINERARIO*	Leguas de un punto a otro	Leguas desde Madrid
Madrid-Benavente		45,5
Benavente-Sistrama (posta)	2,5	48
Sistrama-Santa Marta	1	49
Santa Marta-Vega de Tera (posta)	1,5	50,5
Vega de Tera-Rionegro	1,5	52
Rionegro-Mombuey (posta)	1,5	53,5
Mombuey-Asturianos	2	55,5
Asturianos-Remesal (posta)	1	56,5
Remesal-La Puebla de Sanabria	1,5	58
P. de Sanabria-Requejo (posta)		
<i>(Final del camino de carruaje)</i>	1,5	59,5
Requejo-Padornelo	1	60,5
Padornelo a Lubián (posta)		
<i>Ultimo pueblo del reino de León</i>	1	61,1
Lubián a Candá.		
<i>Primer pueblo del reino de Galicia</i>	1	62,1

* este camino es **montado** hasta Benavente; de **carruaje** hasta Requejo, y de **herradura** hasta La Coruña.

CUADRO Nº 2. Carretera montada de Madrid a La Coruña por Medina del Campo, Benavente, Orense y Santiago en 1830 según la *Guía General de Correos* de F.J. Cabanes.

La carretera de Madrid a Toro forma parte de la de Madrid a Zamora que arranca de Medina del Campo, lugar éste en el que pierde su carácter de *carretera montada*. Partiendo de él, atraviesa los pueblos de Nava del Rey, Castro-Nuño, Villafranca, Toro, Fresno de la Ribera y Zamora. De este último lugar parte, con dirección Sur-Sudoeste, el camino de *herradura* que comunica con Fermoselle, así como el camino de *carruaje* que una a las capitales de provincia de Zamora y Salamanca; con dirección noreste se inicia en Zamora un nuevo camino que atravesando Coreses, Villalube, Bustillo y Villagarcía pone en comunicación a Zamora con Medina de Rioseco; una vía alternativa a la más ambiciosa, pero al fin frustrada, vía

fluvial con la que se pretendía, por prolongación del Canal de Campos, integrar a la provincia de Zamora en el sistema general del Canal de Castilla —cuadro nº 3—. Por último, tanto la ciudad de Toro como Zamora cuentan con comunicación, cierto es que tan deficiente como las restantes, con Tordesillas y Valladolid, así como con Braganza por Alcañices.

TRAMO DEL ITINERARIO	LEGUAS
Comunicación de Toro con Salamanca (carruaje) *	12
Comunicación de Toro con Medina del Campo (carruaje) *	9
Comunicación de Toro con Tordesillas (carruaje) *	6
Comunicación de Toro con Valladolid (carruaje) *	10
Comunicación de Toro con Medina de Rioseco por el convento de la Espina (carruaje)	8
Otra comunicación de Toro a Medina de Rioseco por Villardefrades y Tordehumos (carruaje)	8
Otra comunicación de Toro con Medina de Rioseco por Villavendimio, Pobladura y Villagrajima (carruaje)	8
Comunicación de Toro con Villalpando por Vezdemarban (carruaje)	6
Comunicación de Toro con Benavente por Pozoantiguo Castronuevo, Venta de Villafáfila y Puente de Castrogonzalo (carruaje)	10
Comunicación de Toro con la Puebla de Sanabria por Matilla, Pajares, la Barca de Misleo, Távara, Otero de Bodas, Valparaíso de Carballeda (Barca del Tera) y Asturianos	19,5
Otra comunicación de Toro con la Puebla de Sanabria por Távara, Sistrama, Santa Marta, Vega de Tera, Rionegro, Mombuey, Asturianos y Remesal (carruaje)	23

* Descrita en destino

CUADRO Nº 3. Carretera de Madrid a Toro. Comunicaciones de Toro con las ciudades y villas colaterales en 1830 según la *Guía General de Correos* de F.J. Cabanes.

Lamentablemente, ni la Guía de F.J. de Cabanes ni otras de naturaleza similar, de las muchas que circularon en la época, realiza indicación alguna sobre el estado de las diferentes vías. Por testimonios ulteriores sabemos que el mismo era lamentable y que pocas llegaban a ser merecedoras de la denominación con que aparecían tanto en las guías como en los libros de viaje; todas las descripciones de época los consideran como una simple *rodera*, es decir un camino abierto por el paso de los carros a través de los campos, sin explanación o acondicionamiento alguno; el polvo en verano y los lodos en invierno son los caracteres que unifican, en lo formal, este tipo de vías de génesis las más de las veces semi-espontánea.



Croquis incluido en el proyecto de carretera Zamora-Fregeneda, punto de embarcadero una vez declarada la libre navegación del río Duero. Año 1835 (Archivo Diputación de Zamora. Sec. S.E.A.P. c-3/7).

Como acertadamente ha descrito D. Ringrose los caminos no son en realidad sino simples «...vías improvisadas por la costumbre para satisfacer necesidades locales»¹⁴. Tan sólo en el camino de Benavente a Medina de Rioseco por San Esteban del Molar, Villalpando y Villafrechós se indica que «...este camino tiene muchos malos pasos en el invierno; mejor se va desde Villalpando por Cabreros y son las leguas más cortas»¹⁵. En el mismo sentido abunda el tomo primero del Diccionario de Canga Argüelles publicado en 1833, quién al referirse a los caminos de la Región señala que «...es muy hermoso el que va desde Madrid a Francia por Valladolid y Burgos y que los de travesía se hallan descuidados»¹⁶.

Hasta el año 1833 la provincia de Zamora participa en gran medida de los caracteres que afectan al conjunto de la red estatal de caminos; la preocupación por los seis grandes caminos generales que aseguran la estructura radial de la misma, y la necesidad de atender a las numerosas obras de reparación en ella, explican la relativa desatención de los de carácter transversal, caminos que no pasan de ser, como ha señalado Santos Madrazo, *una explanación imperfecta sin obras de fábrica ni verdadero afirmado*, y que incluso muchos de los tramos dados por construidos «...carecían de lo más elemental para aguantar los aguaceros que terminaban en el deterioro de un camino falto de una constante conservación y de las oportunas reparaciones»¹⁷.

Las tres primeras décadas del siglo XIX, y en particular los años del reinado de Fernando VII, pueden considerarse como un paréntesis, en parte obligado por las coyunturas políticas, pero también un resultado de los múltiples vaivenes y errores políticos del período; un período durante el que se interrumpe la inversión en la construcción de caminos transversales, y se desatiende por completo la inversión en la infraestructura viaria provincial, limitándose el Estado a ser un mero receptor de la demanda de apertura de nuevos caminos y a ir poniendo remedio a los constantes desperfectos que, unas veces la guerra, y los rigores invernales otras, originaban en la incipiente red de carreteras estatal y por ende provincial.

Los años que siguen al fallecimiento de Fernando VII —hecho acaecido el 29 de Septiembre de 1833—, pueden considerarse cruciales en el desarrollo de las infraestructuras de transporte en España, por más que las condiciones político-militares del período 1833-1840 no fuesen las más idóneas para proceder a recuperar el atraso de los tres decenios precedentes; quizá por ello las disposiciones encaminadas a tal fin no tardan en producirse. Es a este respecto especialmente relevante, por su oportunidad y contenido, la Instrucción para el Gobierno de las Subdelegaciones de Fomento que envía el ministro de Fomento Javier de Burgos el 30 de Noviembre de 1833 a los subdelegados de las provincias; en ella se les encargaba la realización de un detenido estudio del territorio bajo su mando, así como de los productos agrícolas, de las fábricas y telares, sin perdonar esfuerzo ni desvelo para impulsar la riqueza pública, recomendándoles, además, la formación de un plan de caminos.

Se añaden a esta primera iniciativa, otras de no menor importancia, tendentes a la reorganización de la administración de las obras públicas, y

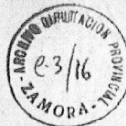
¹⁴ D. RINGROSE: *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850*. Madrid 1972, Cfr. pp. 37.

¹⁵ F.J. DE CABANES: *Guía general de Correos*. Loc. cit., pp. 183.

¹⁶ J. CANGA ARGÜELLES: *Diccionario de hacienda con aplicación a España*. Madrid 1833. Tomo I, pp. 166.

¹⁷ S. MADRAZO: *El sistema de transporte*. Loc. cit. Vol. I, pp. 171.

MINISTERIO
del Fomento general
del Reino.



Su Magestad la REINA Gobernadora se ha servido dirigirme en esta fecha el Real decreto siguiente:

Considerando que muchas empresas de pública y conocida utilidad no llegan á realizarse frecuentemente por no haber quien se preste á facilitar los capitales necesarios: que de sus resultados se ven privados los pueblos y los particulares de los cuantiosos beneficios que reportarian de su ejecucion, y pierde la riqueza general los auxilios que debiera conseguir; que urge promover el desarrollo de esta eficazmente, y dar ocupacion constante á las clases laboriosas, las cuales en algunas épocas del año suelen carecer de trabajo, viéndose expuestas á los rigores de la miseria, origen tambien de crímenes que es justo preaver; y aprobando la propuesta que para llenar tan recomendables objetos me ha presentado el zelo patriótico é ilustrado de D. Vicente Bertran de Lis; en nombre de mi muy cara y amada Hija la REINA Doña ISABEL II, he venido en resolver y decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se creará un establecimiento especialmente dedicado: 1.º á proporcionar á los pueblos todos los recursos que necesiten para la ejecucion de obras públicas de utilidad real y efectiva; 2.º á facilitar tambien á personas industriosas, bajo las correspondientes garantías, los fondos que hubieren menester para plantear mejoras positivamente ventajosas; y 3.º á construir el establecimiento por sí y de su cuenta los caminos, canales y demas obras públicas que por su magnitud no puedan realizar los particulares ni los pueblos.

Art. 2.º Concedo á dicho establecimiento la denominacion de *Real empresa de Isabel II*, en atencion á los considerables beneficios que debe derramar sobre los pueblos que la divina Providencia colocó bajo el cetro de la REINA mi excelsa Hija.

Art. 3.º Dirigiéndose su creacion al fomento general del reino, ~~dependa inmediatamente de la Secretaría de Estado y del Despacho del mismo ramo, que se halla á vuestro interino cargo; y por la propia Secretaría se comunicarán mis Reales resoluciones concernientes á dicha Real empresa.~~

Art. 4.º A su frente habrá un director con la intervencion y facultades necesarias para asegurar el acierto de las operaciones, y para establecer entre mi Gobierno y la Real empresa las relaciones y garantías correspondientes.

Art. 5.º A propuesta del director, y prévio dictámen de la seccion de Fomento del Consejo Real de España é Indias, me propondeis á la mayor brevedad las circunstancias que han de reunir las obras y mejoras para cuya ejecucion se hayan de proporcionar recursos; las condiciones con las cuales se apronten estos, bajo el principio de no facilitar á pueblos ni á particulares cantidad alguna sin que preceda mi soberana aprobacion; y últimamente todo lo relativo á la organizacion de la Real empresa, y cabal desempeño de los objetos para que tengo á bien instituirlos.

Art. 6.º Nombro director de ella al mismo D. Vicente Bertran de Lis, que me ha propuesto su fundacion; y acepto con aprecio su oferta de plantearla sin sueldo ni emolumento alguno.

Tendréislo entendido, y dispondreis lo necesario para su cumplimiento. = Está rubricado de la Real mano.

De orden de S. M. lo comunico á V. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. muchos años. Aranjuez 25 de Abril de 1834.

Nicolas Maria Garelly.

Señor Secretario de la Real Sociedad economica de Zamora.

a la mejora de la gestión de los recursos destinados a tal menester; el 23 de Octubre de 1833 el ministro de Fomento crea la Dirección General de Caminos, materia esta que queda separada de la Dirección de Correos a la que secularmente había estado unida, con lo que se logra la necesaria independencia para acometer con urgencia y mayor rigor las numerosas obras pendientes. Asimismo, por Real Decreto de 19 de Febrero de 1834 se integran en las obligaciones y atenciones presupuestarias del Estado cuantos recursos eran obtenidos y aplicados directamente por la administración provincial y local. Las obras públicas pasan a formar parte, en lo sucesivo, en los presupuestos estatales y el Gobierno, a cambio, comienza a perfilar el alcance de sus obligaciones declarando carreteras nacionales las que iban de Madrid a todas las capitales de provincia, carreteras que en lo sucesivo serían de su entera responsabilidad.

Lamentablemente, dado el extremo grado de penuria de la administración periférica del Estado, eran muchas las obras que no podrían acometerse en las provincias más pobres. Consciente de esta situación, el Gobierno aprueba, por Decreto de 25 de Abril de 1834, la creación de la *Real Empresa de Isabel II*, partiendo de la constatación del hecho de que «...muchas empresas de pública utilidad no llegan a realizarse por no haber quien se preste a facilitar los capitales necesarios y que de sus resultas se ven privados los pueblos y los particulares de los cuantiosos beneficios que reportarían de su ejecución... y pierde la riqueza general los auxilios que debería conseguir, urge promover el desarrollo de ésta eficazmente y dar ocupación constante a las clases laboriosas, las cuales en algunas épocas del año suelen carecer de trabajo, viéndose expuestas a los rigores de la miseria»¹⁸. Se propone el citado organismo dos objetivos esenciales: proporcionar, en primer lugar, todos los recursos que necesiten para la ejecución de las obras públicas de *utilidad real y efectiva*, y en segundo lugar «...construir el establecimiento por sí y de su cuenta los caminos, canales y demás obras públicas que por su magnitud no puedan realizar ni los particulares ni los pueblos»¹⁹. Inserta esta orden en el Boletín Oficial de la provincia de Zamora el 24 de Mayo del mismo año, había de tener, ocupada como estaba la provincia en restañar las heridas que la guerra y malas cosechas venían ocasionando, un escaso eco. Ello no obstante, la mayor preocupación por el estado de los caminos en todas las provincias del Reino es, a partir de la segunda mitad de los años treinta, una constante en la que numerosas provincias, y la de Zamora no es una excepción, conscientes de la importancia de las comunicaciones, depositan toda esperanza de desarrollo.

2. LA CARRETERA DE GALICIA A MADRID: UN PROYECTO DE FORMULACIÓN TEMPRANA PERO DE TARDÍA Y COMPLEJA EJECUCIÓN

Hay que esperar hasta el año 1837 para que, ultimado el proceso de reformas de índole meramente administrativa, comience a debatirse la

Por Real Decreto de 25 de abril de 1834 se creó la Real Empresa de Isabel II, destinada al fomento y ejecución de obras públicas (Archivo Diputación de Zamora. Secc. S.E.A.P. c-316).

←

¹⁸ Boletín Oficial de la Provincia de Zamora (B.O.P.Z.), 27 de Mayo de 1834.

¹⁹ Id. Ibid. Loc. cit.

conveniencia, financiación y realización de las nuevas carreteras radiales o transversales conforme a necesidades estratégicas y las mayores exigencias y requisitos técnicos exigidos por el Gobierno. En este contexto, en los primeros meses de dicho año se pide a la provincia de Zamora un informe sobre la conveniencia y posibilidad de construir una carretera que uniese Galicia con Medina del Campo y Madrid, atravesando la capital de la provincia. El diputado provincial D. Eulogio García Patón elabora una memoria, completada con los planos levantados por el arquitecto D. Francisco Prieto, que es objeto de estudio en sesión de la Diputación Provincial de 19 de mayo de 1837; en ella se acuerda elevar al Secretario de Estado y del despacho de la Gobernación del Reino un informe en el que se recoge, quizá mejor que en otros documentos, el absoluto desfase entre los recursos disponibles y la necesidad de esta y otras obras de naturaleza similar para una provincia, como la de Zamora, alejada de las rutas habituales del transporte de viajeros y mercancías del Estado. En principio, y como era de esperar, la Diputación confía en que el proyecto de carretera *«...tenga el más pronto y cumplido efecto por las inmensas ventajas que indudablemente va a proporcionar a esta provincia y a otras limítrofes, dando un nuevo aliento de vida y prosperidad a la abatida agricultura, al insignificante comercio y a las casi desconocidas artes»*²⁰.

Pero, para hacerlo posible, tropieza la provincia con un problema esencial: la singular pobreza de sus habitantes, una pobreza agravada, en primer lugar, por la escasez de las cosechas de los años 1834, 1835 y 1836, por el escaso desarrollo de su economía, al carecer de *«...aquellos elementos que proporcionan la circulación y alimentan la industria»*, y finalmente, por estar abrumada por el peso de *«...inmensas exacciones ordinarias y recargada considerablemente con infinitos repartos mucho antes del año 1803»*²¹. Con tales repartos se habían financiado numerosas obras en las provincias vecinas, destacando, por su importancia, las del puente mayor de Toro, las de los puertos de Pico y Menga, las del Canal de Campos, Alba de Tormes, Valladolid, Berrocal, Simancas, Sahagún, Dueñas, Pedraza de la Sierra, Orbigo, Rueda del Almirante, Tordesillas, Guareña, Mercadillo, Villamuriel, Reinosa, la carretera de Palencia a Herrera del Río Pisuerga, obra ésta con la que se habían agotado tras malvenderse, las últimas existencias de pósitos de la provincia, y la carretera de Burgos a Bercedo, carretera para la que todavía en 1836 se reclama el cobro de diversas cantidades con las que cubrir el déficit que la mencionada obra había generado.

Con fecha de 25 de Noviembre de 1836, el Jefe político de la provincia de Burgos y la Diputación provincial de la misma provincia reclaman a numerosos pueblos de la provincia de Zamora, conforme a lo dispuesto en las Reales Ordenes de 30 de Abril y 25 de Septiembre de 1829, la cantidad de 42.306 reales, *«...que se habrán de distribuir entre los diferentes pueblos para que sus alcaldes procedan a dividirla, sin demora alguna, entre los propietarios de las casas útiles de su término alcabatorio en proporción a su valor en renta, sin ninguna deducción»*²²; estas exacciones, que por su frecuencia y relativa entidad se aproximaban a la segunda acepción del

²⁰ A.D.P.Z., Actas. 19 de Mayo 1837.

²¹ Id. Ibid., loc. cit.

²² B.O.P.Z. Martes 29 de Noviembre de 1836.

término, es decir la de un cobro injusto y violento, habían dejado a los pueblos de la provincia exhaustos, no siendo de extrañar que en estas condiciones no pudiesen afrontar, por sí solos, la financiación de las obras, salvo que se les arrancase «...*el pan de sus hijos*», y se les redujese a «...*la más absoluta miseria*»²³.

Ante tal estado de penuria, la Diputación zamorana ha de apelar a la solidaridad interprovincial, máxime cuando ella ha contribuido, sin recibir ventaja alguna directa, a la realización de obras en otras provincias; y es que, si «...*para ellas y por ellas ha agotado sus recursos y ha dado y da cuantiosas sumas, parece que el mismo deber y las más justas consideraciones deben influir poderosamente a que se le auxilie por la misma razón con los mismos sufragios para subvenir tan pesada carga*»²⁴. Si ello no fuese posible se solicita que sea la provincia relevada del pago a que está obligada para las obras de otras provincias y se la faculte para usar de las existencias que de ellas tuviese.

Para hacer frente a las necesidades financieras de esta nueva obra, en el articulado del proyecto del diputado provincial García Patón se indicaba que debería repartirse entre todos los pueblos de la provincia, considerada según su demarcación civil, trescientos mil reales con el sólo y exclusivo objeto de pagar los réditos del capital que se tomase a préstamo para ejecutar las obras de la carretera proyectada y de ir amortizando el mismo capital; tal cantidad podría ir reduciéndose conforme a las circunstancias de la provincia y el estado del proyecto. Debería realizar este repartimiento la Diputación tomando como base las restantes contribuciones de la provincia y contando con el acuerdo de los pueblos acerca de con qué arbitrios o recursos deseaban hacer frente al mismo.

Finalmente y en un acto de contestación formal, y exaltación de su convicción política, en la mencionada sesión del día 19 de Mayo de 1837 se acuerda comunicar que «*Aun cuando la Diputación se encuentra rodeada de muchos y sugerentes negocios, ninguno podrá privarla de que dedique todos su esfuerzos a la asidua atención, esmero y rapidez para su más pronta y perfecta conclusión, pudiendo asegurar a la faz del Gobierno, del Soberano Congreso y de la nación que cuando se trata del bien y prosperidad de la provincia ningún obstáculo la arredra; no aspira a placer alguno más noble ni grandioso que el de proporcionar a sus representantes la mayor suma de felicidad*». Ello no supone que la provincia ponga en tela de juicio o desconfie «...*del patriotismo de la Junta de Caminos, no, pero cree su deber... dejarse oír en un asunto tan vital, especialmente cuando además de considerarlo como una de sus atribuciones, cuenta en su secretaría con los brazos necesarios que ofrecen sacrificar hasta horas de descanso para economizar gastos*»²⁵.

Se aprovecha también este informe para solicitar la construcción de un ramal de la carretera de Galicia a Medina del Campo a la villa de Bóveda de Toro habida cuenta que es el paso más próximo por donde ha de pasar la carretera, atendiendo a la fertilidad del partido de Toro y al crecido vecindario de su capital; en su construcción había de colaborar toda la provincia. El pleno de la Diputación aprueba esta propuesta que

²³ Id. *Ibid.*, loc. cit.

²⁴ Id. *Ibid.*, loc. cit.

²⁵ Id. *Ibid.*, loc., cit.

Cuentas de la Junta Especial Directiva de los caminos de Orense y Pontevedra, sobre el estado de fondos que han ingresado en las Diputaciones para la construcción de la carretera de Galicia a Madrid. 1833-1834 (Archivo Diputación de Zamora. Secc. S.E.A.P. c-2/17).

→

«...se elevaría al Gobierno de S.M. llegado que fuese el día de la completa realización de toda la carretera». Una fórmula muy sutil para aplazar indefinidamente su construcción, evitando al tiempo que, un aumento del coste de la obra en su conjunto, la hiciese impopular o redujese el interés que el Gobierno había puesto en ella.

El 20 de Junio de 1837 se aprueba, por Real Orden, la construcción de la carretera de Galicia a Madrid, resolviéndose al mismo tiempo y entre otras cuestiones de índole formal, que se nombrase uno o más ingenieros para que en el plazo de tres meses procediese al levantamiento de los planos y elaboración del proyecto definitivo de la misma, y que, siendo el partido de Benavente el más alejado de ella se hiciese un ramal desde la citada villa a Requejo o sus inmediaciones, como fórmula para poner en contacto con la nueva carretera a un gran número de pueblos que de otro modo se considerarían perjudicados; por último se acuerda aprobar «...un repartimiento de trescientos mil reales entre los pueblos de la provincia para invertirlos precisa y justamente en las obras de la nueva carretera proyectada y que se estudien las cantidades con que los pueblos de la provincia civil de Zamora contribuyen por obras de igual clase en otras provincias a fin de resolver sobre este particular»²⁶.

La publicación del texto íntegro del acuerdo se justifica por Manuel de Reta, a la sazón jefe político de la Provincia, en razón de la necesidad de dar a conocer lo que se considera como «...un nuevo e inequívoco convencimiento de los maternales sentimientos que animan a S.M. en beneficio de cuantos tienen la ventura de obedecer sus reales Ordenes y las de su equitativo Gobierno; y con el de penetrar a la atendible, honrosa y recomendada clase agrícola y a los laboriosos habitantes de esta provincia de las incalculables ventajas que reportarán, y aún más escendentemente (sic) a sus nietos concluida que sea la citada carretera, que ponga en fácil y expedita comunicación esta capital con la de la Monarquía y concurrido mercantil puerto de Vigo... beneficios que, mirados bajo su verdadero punto de vista y con cálculos previos compensarán con usuras el corto y proporcionalmente mezquino sacrificio que ocasione el repartimiento vecinal para realizar la gran empresa proyectada»²⁷.

La aprobación de la citada carretera obliga a la Diputación, pocos días más tarde, a proponer un repartimiento de trescientos cinco mil reales destinados por una parte a pagar los réditos del capital que se tome a préstamo para ejecutar las obras, tres mil al depositario de esta Corporación por premio de la recaudación, y los dos mil restantes para gastos de impresión y negociado en general. Se suscita, asimismo, una cuestión que es reflejo del alto grado de improvisación e incertidumbre con el que se atiende a tan delicado y relevante problema; y es que, pese a haber sido aprobada la realización de la carretera, no se conoce exactamente su trazado y por ende los pueblos que había de atravesar, con lo que resultaba imposible proceder a un repartimiento cualificado, en el que se asignasen cantidades mas elevadas a los pueblos que mayores beneficios iban a obtener con ella. No pudiéndose superar esta dificultad, se opta por utilizar el

²⁶ Ib., 15 de Julio de 1837.

²⁷ Id. Ibid.

JUNTA ESPECIAL DIRECTIVA DE LOS CAMINOS DE ORENSE Y PONTEVEDRA.



Estado que demuestra los fondos que han ingresado en las Depositarias de la Junta desde su creación hasta fin del año de 1854, por producto de los arbitrios concedidos por el Gobierno de S. M. y aprobados por las Cortes para la construcción de la Carretera y ramales desde el puerto de Vigo á Castilla, con expresión de la inversión dada á los mismos, y otros que se han ejecutado.

CARGO.	AÑO DE 1854.	DATA.	Reales vs.
	<i>Reales vs.</i>		<i>Reales vs.</i>
Por productos del arbitrio de 2 reales y 18 mrs. en faena de Sal que le entregaron las Oficinas de Hacienda.....	85555 - -	Invertido en obras de explotación en ambas Provincias.....	80158 - 21
Por idem del de 3 reales en faena de Sal para fomentadores que igualmente le entregaron dichas Oficinas.....	21708 - -	Idem en el pago de terrenos ocupados por la Carretera, frutos y demas perjuicios.....	17520 - 28
Por id. del de 2 reales en arrend. de Lano y Bicalda que igualmente percibio de las mismas.....	63392 - 1	Idem por Herramientas contratadas en Lugo, y otras compradas á varios.....	5476 - 3
Por id. del de 4 mrs. en Carta que le entregó la Administración de Correos de Orense por productos en ambas Provincias.....	40942 - 20	Idem por Instrumentos usados, comprados á D. Domingo Fontán, cuya cuenta importo 4930 reales, y otros mandados hacer de nuevo.....	6866 - 9
Por id. del de 4 mrs. en cuartilla de Aguadientes arrendada por la Junta.....	18872 - 2	Idem en los reconocimientos y demas operaciones del Deseñ facultativo.....	7785 - 31
Por id. del de un real en Cerro que igualmente arrendó la Junta.....	4896 - -	Idem en sueldos, incluidos las gratificaciones mandadas abonar por la Direccion á los Ingenieros.....	67111 - 3 1/2
Por producto de unos árboles vendidos á Don Ventura Abellera y Don Tomás Galap.....	1056 - -	Idem en gastos de recaudación y establecimiento de Oficinas.....	7058 - 18
Por la piedra de dos parcelas que formaban una Caseta terminia vendida al presbítero Don José de Francisco.....	200 - -	Idem en la compra de dos Mulas con sus arreos para servicio del Ingeniero principal, gastos de viaje y otros extraordinarios.....	6674 - 26
TOTAL CARGO.....	236591 - 28	TOTAL DATA.....	198652 - 3

Resumen.

Cargo.....	256391 .. 28
Data.....	198652 .. 5 1/2
Existencias en fin de 1854 ..	57959 .. 21 1/2

CARGO.	AÑO DE 1853.	DATA.	Reales vs.
	<i>Reales vs.</i>		<i>Reales vs.</i>
Por existencias en fin de 1851.....	37939 - 24 1/2	Invertido en Obras de explotación.....	98393 - 11
Por la recaudada en ambas Provincias á cuenta del reparto de los seiscentos mil reales.....	247744 - 24	Idem en idem de fabrica.....	206479 - 1
Por productos del arbitrio de tres reales en faena de Sal para fomentadores, que le entregaron las Oficinas de Hacienda.....	3510 - -	Idem en idem de conservacion.....	270 - -
Por idem del de 2 reales y 18 mrs. en faena de Sal de consumo, que le entregó la Hacienda.....	63849 - 26	Idem en el pago de algunos terrenos, frutos y perjuicios causados por la Carretera.....	16319 - 21
Por los productos del arbitrio de dos reales en arrend. de Lano y Bicalda, que recaudo la misma y entregó á la Junta.....	3100 - 17	Idem en operaciones del Deseñ facultativo.....	13365 - -
Por idem del de cuatro mrs. en Carta, que recaudo y le entregó esta Administración principal de Correos.....	20359 - 16	Idem en compra de otros útiles á varios.....	3709 - 14
Por idem del de cuatro mrs. en cuartilla de Aguadientes que arrendó la Junta en todos los Partidos de ambas Provincias.....	21227 - 30	Invertido en instrumentos.....	898 - -
Por idem del de un real en Cerro, arrendado igualmente por la Junta y en proporción á los veinte y ocho dias que se cobró este arbitrio, que fué abolido por la Real orden de 16 de Enero de este año.....	1891 - 15	Idem en sueldos á los Ingenieros y demas empleados, incluidos las gratificaciones y sobre sueldo abonados por orden de la Direccion á los primeros.....	57810 - 7
Por las tres cuartas partes del costo de una alcantarilla, que han satisfecho el Ayuntamiento de esta ciudad, Seminario y Hospital que en union con la Junta entraron á costearla.....	1365 - -	Idem en el uno por ciento de Comision á los Depositarios, gastos de recaudación y de Oficina.....	12690 - 25
TOTAL CARGO.....	400888 - 10 1/2	Idem en el pago de Agencia en la Coruña y otros gastos extraordinarios.....	7938 - 17
		Idem en el de los intereses de la deuda de terrenos por los ocupados á varios propietarios á razon de cuatro por ciento al año, y pago de todas las cantidades menores de cincuenta reales.....	12208 - 20
TOTAL CARGO.....	400888 - 10 1/2	TOTAL DATA.....	424022 - 21

Resumen.

Cargo.....	400888 .. 16 1/2
Data.....	424022 .. 21
Adelantos hechos por la Junta.....	27154 .. 6 1/2

procedimiento habitual, pero con una salvedad consistente en que, una vez fuese conocido el trazado definitivo, y con ocasión de futuros repartimientos, se devolviese cuanto en esta ocasión les fuese impuesto con exceso²⁸. Merced al ofrecimiento del depositario de la Diputación Provincial D. Francisco de la Portilla Gutiérrez para realizar, de forma gratuita, el preceptivo repartimiento, éste estaba ultimado pocas semanas más tarde, publicándose en el Boletín Oficial de Zamora el martes 25 de Julio de 1837.

La irrupción de las tropas carlistas en la Región a finales de 1837 obliga a retrasar, por acuerdo-proclama de la Diputación, y en consideración a la pobreza en que se encuentran los pueblos, el inicio de las obras de la carretera; se acuerda, asimismo, que «...con objeto de concurrir a los gastos que han de ocasionar en esta ciudad los movilizados, los ayuntamientos entregarán al depositario de esta Corporación, en el preciso e improrrogable término de ocho días, la mitad del cupo que correspondió a sus respectivos pueblos por el repartimiento para la expresada carretera»²⁹.

PARTIDO	REALES	%
ALCAÑICES	26.759	8,8
BENAVENTE	87.999	29,2
BERMILLO	37.166	12,3
FUENTESAÚCO	27.887	9,2
PUEBLA DE SANABRIA	21.899	7,3
TORO	48.768	16,1
ZAMORA	51.522	17,1
TOTAL	302.000	100

CUADRO Nº 4. Repartimiento de 300.000 rs. para la Calzada de Vigo. 25 Julio 1837.

Salvado este paréntesis, los meses inmediatos han de ser cruciales para el futuro desarrollo de las comunicaciones provinciales, ya que en ellos se aprueba la construcción de la carretera una vez dividida en dos grandes tramos: el formado por la carretera de Zamora a la raya de Galicia y el correspondiente a la carretera de Zamora a Villacastín. Con este objeto, el subsecretario del Ministerio de Gobernación de la Península da cuenta de la Real Orden de 30 de Noviembre de 1839 por la que se aprueba el proyecto de obras y presupuesto elaborado por el ingeniero D. Pedro Cortijo, para la construcción de la primera, es decir la carretera que, partiendo del puente de Zamora y pasando por el de Ricobayo y Padornelo, termina en la Portilla de La Canda, en la raya de Galicia.

Las obras deberían comenzar de forma inmediata, y para ello, la citada Real Orden autoriza el empleo diversos instrumentos y recursos de entre los que cabe destacar, en primer lugar, el aprovechamiento de los

fondos existentes y los que se fuesen recaudando del reparto, entre los pueblos de la provincia, de los trescientos mil reales anuales consignados a las mismas por Real Orden de 20 de Junio de 1837; se dispone igualmente que pase un ingeniero a Zamora con las instrucciones oportunas, a fin de que, poniéndose de acuerdo con el Jefe político, la Junta de Caminos y la Diputación provincial, adopte las medidas necesarias para plantear lo más pronto posible los trabajos en aquellos puntos que se consideren más convenientes para una primera habilitación de la carretera. Se autoriza en tercer lugar a que el Jefe político y la Junta de Caminos manifestasen si para dar impulso a las obras sería conveniente que se destinasen a ellas algunas brigadas de presidiarios, ya que al ser su manutención por cuenta del Gobierno, la Junta de Caminos sólo tendría que satisfacer los pluses o gratificaciones de costumbre y los gastos de herramientas. Se publica esta Real Orden en el Boletín Oficial de la provincia de Zamora el día 14 de Diciembre de 1839 no sólo para dar cumplida cuenta del mismo a sus habitantes, sino, y sobre todo, para que «...penetrados de la eficacia con que el Gobierno de S.M. procura mejorar su suerte, se presten dóciles a contribuir con lo que les corresponda en el repartimiento de los trescientos mil reales»³⁰.

El proyecto para la construcción de la segunda carretera, es decir, la que partiendo de la ciudad de Zamora y pasando por Pontejos, Jambrina, Piñero, Guarrate, Fuentelapeña, Castrillo, Tarazona, Cantalapiedra, Orcajo, Cabezas del Pozo, Cabezas de Alambre, Villanueva de Gómez, Velayos y Maello debe incorporarse en Villacastín con la carretera general de Galicia a ésta Corte, se aprueba el 30 de Diciembre de 1839 y se publica en el Boletín Oficial de la provincia el día 14 de Enero de 1840; es obra del ayudante segundo de ingenieros D. Joaquín Aguirre Zubillaga y dado que interesaba a varias provincias que por ende debían colaborar en su financiación, se dan instrucciones precisas para que los jefes políticos «...exciten el celo de estas autoridades —las Diputaciones— y corporaciones para que pongan los arbitrios o medios que consideren más adecuados a cubrir el presupuesto de carretera dentro del término de sus respectivas provincias»³¹.

Provincias	Nº de trozos por provincia	Varas lineales por provincia	Coste de construcción*	Coste de habilitación*	Valor de los terrenos
ZAMORA	17	57.193	2.140.337,5	1.034.784,5	121.738
VALLADOLID	1	2.333	247.449	208.448	4.250
SALAMANCA	4	19.565	508.506	224.317	99.220
ÁVILA	23	79.036	4.001.157,5	1.992.451,5	111.288
SEGOVIA	1	6.400	166.166	76.866	10.800
TOTAL	46	164.527	7.063.616	3.536.867	347.296

CUADRO Nº 5. Estado expresivo de las provincias que atraviesa la carretera proyectada desde Zamora a Villacastín. Año 1839.

²⁸ Id., 24 Julio 1837.

²⁹ Id., Ibid., loc. cit.

³⁰ Id., 14 de Diciembre de 1839.

³¹ Id., 18 Enero de 1840.

La construcción de la carretera Madrid-Vigo en su tránsito por la provincia de Zamora no fue una obra sencilla; su cronología abarca una gran parte de la segunda mitad del siglo, y está jalonada de acontecimientos de muy diversa índole, de entre los que podemos destacar las constantes dificultades presupuestarias, problemas técnicos, replanteamientos del trazado, conflictos con la Hacienda y con los ayuntamientos morosos. Si a ello se añade la falta de mano de obra, la irregularidad estacional en lo que a su disponibilidad respecta, y una insuficiente capacidad empresarial, se completa un panorama ciertamente sombrío, causa origen de los enormes obstáculos que hubo que superar hasta su definitiva inauguración.

Y las dificultades, ejemplo de la ulterior trayectoria constructiva de la carretera, empiezan bien pronto. En efecto, el 8 de Noviembre de 1843 una Comisión creada para la supervisión de la carretera de Vigo informa ante el pleno de la Diputación Provincial que, dado el estado de miseria de la provincia, esta no puede seguir sufriendo *derramas* anuales para la realización de las obras que faltan y que, por su carácter de Carretera Nacional, debería ser financiada como las demás de su clase por el Estado. Recomienda al presidente de la Diputación que manifieste al Gobierno «...la imposibilidad en que se halla de continuar con tal empresa en la que está resuelta a cesar a luego que finalicen el primer trozo, el puente de Ricobayo y segundo y tercero anterior y posterior a él, cuyo coste ha anticipado y asciende a dos millones diez mil doscientos cuarenta y siete reales, y para cuyo reintegro se le concedieron los portazgos de esta capital y el de Toro que no han sido reintegrados por la Hacienda»³².

La propuesta tuvo el silencio oficial como respuesta, por lo que tuvo que ser reiterada, por acuerdo del Pleno de 29 de Enero de 1844. Tan sólo se obtiene la solidaridad, interesada solidaridad, de la Diputación provincial de Pontevedra quien, junto a la de Zamora, propone al Gobierno que en los presupuestos de 1845 y sucesivos se incluyan tres millones de reales anualmente con destino a la carretera de Madrid a Vigo. La respuesta a esta proposición de parte de la correspondiente de Zamora, en autorizado informe del Diputado E. García Patón, es concluyente: el coste de la carretera en la provincia de Zamora es de siete millones y medio de reales, de los que al finalizar el año de 1844 se habían invertido un millón ochocientos mil. Para obtener los restantes cinco millones setecientos mil reales se precisan al menos 19 años, toda vez que a la provincia no se le pueden exigir más de trescientos mil anualmente; dicho de otro modo, el capital que la provincia derrama no dará frutos hasta pasado este tiempo, y no lo dará tampoco para las provincias vecinas, por lo que éstas deben estar tan interesadas como la de Zamora en contribuir a su financiación. Ello no obstante, la Diputación zamorana considera que es injusto, y representa en cierta medida un agravio, que ellas solas costeen una obra de tanta relevancia y envergadura. La contundencia de estos argumentos da lugar a una adhesión de la Diputación de Orense a esta solicitud, recibida el 4 de Enero de 1845.

³² A.D.P.Z., Actas, 8
Noviembre 1843.

La resistencia al pago de las contribuciones o repartimientos exigidos para hacer frente al coste de la obra por parte de los Ayuntamientos era también otra constante fuente de conflictos en razón del penoso estado en que se encontraban las economías campesinas y por ende las haciendas municipales. Como temprano ejemplo de esta situación, el 13 de Septiembre se acuerda en el pleno de la Diputación el despacho de apremios de ejecución contra los ayuntamientos que no han satisfecho las cantidades que adeudan a los fondos de la carretera de Vigo «...y preferentemente contra los de Carbajales, Morales del Vino, Corrales, Fuentesauco, y Peñausende. Con respecto al Ayuntamiento de Toro se acordó recordarle que desde luego se entreguen en Depositaria los 16.787 reales que aquella ciudad adeuda por el segundo repartimiento para la citada carretera y que el Ayuntamiento recaudó por el arbitrio que se le concedió al efecto»³³.

Hay que esperar al año 1860 para que se redacte la memoria del tramo de carretera comprendida entre Zamora y Tábara, una vez considerada y admitida la conveniencia de abandonar la primitiva dirección hacia la frontera portuguesa por «...consideraciones administrativas y de defensa nacional», y sustituirla por otra que fuese al encuentro de la carretera de Benavente a Mombuey³⁴. Estos titubeos, añadidos a las dificultades financieras propias de una obra tan ambiciosa para las posibilidades de la provincia, habían dado lugar a que «...por una de aquellas contradicciones propia de nuestra desventurada tierra, mientras Galicia ha concluido su carretera hasta Zamora, esta no ha concluido la parte que le corresponde, perdiendo no poco en ellos unos y otros»³⁵. F. Fulgoso achaca a la esperada construcción del ferrocarril la responsabilidad de la paralización de la carretera, pero sea cual fuese la causa lo cierto es que «...las dos provincias de Zamora y Orense se hallan, al menos por parte de aquella, casi en el propio estado de incomunicación que en el siglo X, siendo además notable que el abandono de la parte comenzada por nuestra provincia es tal, que en la misma carretera, esto es, en trozos ya comenzados, se ven arbustos que para medrar han necesitado años de descuido e imperdonable desidia»³⁶.

Han transcurrido más de veinte años desde que se consideró conveniente construir esta carretera y, errores de trazado al margen, apenas se había ejecutado en ella trozo alguno; una frustración añadida al lento despertar de las obras públicas en la provincia de Zamora.

3. LA INFRAESTRUCTURA VIARIA A MEDIADOS DEL SIGLO XIX: BALANCE DE UN PERÍODO DE FRUSTRACIÓN

La aparente progresión de las obras en la carretera de Madrid a Vigo en su tramo zamorano, aparente porque tras más de veinte años de ejecución, apenas si se había llegado al puente de Ricobayo, haciendo buenas las pesimistas previsiones del diputado E. García Patón, no debe hacernos olvidar un hecho incuestionable como es el abandono del resto de la red;

³³ Id., 13 Septiembre 1844.

³⁴ Archivo de Obras Públicas de la Provincia de Zamora (A.O.P.Z) sig. 59, leg. 553.

³⁵ F. FULGOSIO: *Crónica de la Provincia de Zamora*. Madrid 1869, pp. 12.

³⁶ Id. Ibid., loc. cit.

un abandono que contrasta vivamente con la notable reactivación del interés por las obras públicas y en particular por las carreteras, durante la década de los años cuarenta, si bien es cierto que, por razones de índole presupuestaria, esta preocupación tendrá un carácter básicamente normativo; la escasez de recursos tras la primera Guerra Carlista —1833-1840— dificultaba cualquier iniciativa encaminada a recuperar el secular atraso de la infraestructura de comunicaciones; un retraso heredado y perpetuado por parte de los diversos regímenes y gobiernos que jalonan el devenir político de la primera mitad del siglo XIX.

Sobresale, en este contexto, la aprobación, en Noviembre de 1840, de las primeras normas encaminadas a la redacción de un Plan de Carreteras del Reino, o la Ordenanza para la Conservación y Policía de las Carreteras Generales de 14 de Septiembre de 1842, ambas de escaso interés para la provincia ya que sólo el tramo que por ella discurre de la carretera de Madrid a la Coruña tenía este carácter, y la Instrucción para promover y ejecutar las Obras Públicas que suscribe el 10 de Octubre de 1848 Pedro Pidal, en la que se mantiene la tipología ya clásica de las obras públicas diferenciando tres categorías: estatales provinciales y municipales, según la procedencia de los fondos destinados a este menester.

Finalmente, en 1849 se promulga la ley sobre Construcción, Conservación y Mejora de los Caminos Vecinales, ley que contiene algunas novedades dignas de consideración; una de estas novedades, aunque quizá no la más importante, es la clasificación de los caminos en dos categorías: de Primer Orden —los que conducen a un mercado, carretera, canal o capital de distrito judicial o electoral— y caminos de Segundo Orden —los que interesan a uno o más pueblos, son poco transitados por carecer de un objeto especial que les de importancia—; además de clasificarlos, se dedica una parte sustancial del articulado a aspectos relativos a su construcción, mejora y conservación, obras estas que correrían a cargo de los ayuntamientos, quienes podrían utilizar con tal objeto los siguientes recursos: los sobrantes de los ingresos municipales una vez cubierto el presupuesto, una prestación personal de cierto número de días de trabajo al año, repartimientos vecinales y, finalmente, arbitrios extraordinarios. En la práctica la mencionada ley tuvo un escaso eco ya que en ningún caso se hacían obligatorios los extremos apuntados, lo que permitió mantener la general tónica de desidia y atonía en la mejora de tan importantes vías de comunicación para la vida económica de las provincias.

En los primeros días del año 1850 el Gobierno aprueba una Real Orden Circular dando instrucciones a los gobernadores de provincia para el fomento de los intereses de las mismas, en la que se hace palpable la preocupación y objetivos del Estado en tan trascendente materia; se recuerda en ella que los caminos se dividen en cinco clases —carreteras generales, transversales de gran comunicación, provinciales, de comarca o de pequeñas travesías, vecinales—, de los que sólo la primera, es decir, las carreteras generales, son de exclusivo cargo del Estado quien, «...agobiado de cargas que nos han legado tantas vicisitudes políticas no puede acudir con

la presteza que los grandes poderes públicos desearan a satisfacer esta apremiante necesidad por falta de recursos inmediatos»³⁷. Las segundas son financiadas por el Estado y las provincias, siendo de cargo de éstas la indemnización de las expropiaciones; la Instrucción abunda en este caso en la conveniencia de su construcción por ser las que facilitan los mercados, y encarga a los gobernadores que allanen los obstáculos que los pueblos opongan a su construcción y «...alejarse esa apatía que es la fuerza de resistencia que oponen siempre los pueblos indolentes»³⁸. Tras diversas instrucciones acerca de los caminos provinciales y comarcales se da cuenta de la resistencia que encuentran los gobernadores a la hora de promover la construcción de los caminos vecinales, ya que en su consideración se atiende más a la importancia del sacrificio que se exige que al beneficio que reporta, resaltando que son las rivalidades y discordias «el más grande obstáculo para las mejoras»³⁹.

Las observaciones sobre la tipología caminera que contiene la Instrucción citada *ut supra*, adquieren concreción y rango de ley merced a la que para la clasificación de las carreteras de la Península se aprueba el 7 de Mayo de 1851 y que firma, junto a la Reina, el ministro de comercio D. Fermín Arteta. Pero esta reactivación del interés estatal por la construcción de nuevas carreteras, en los comienzos del decenio de los años cincuenta, en la que se pone especial énfasis en los caminos provinciales y vecinales, apenas si llegó a tener efecto real alguno; las rivalidades políticas, la falta de penetración en el tejido social de las diputaciones y el haber limitado la posibilidad de las prestación de trabajo personal a las obras citadas, es decir a las de carácter municipal, y no a las restantes, son factores que coadyuvan en esta decadencia.

No es de extrañar por ello que cuando el 12 de Agosto de 1853 llega a Zamora un nuevo gobernador, D. Antonio Guerola, se encuentre con un panorama absolutamente desolador; su testimonio que, por sincero y espontáneo, constituye un documento esencial para conocer el grado de progreso que presentaba la provincia tras más de medio siglo de andadura y preocupación, así como para constatar el lamento por sus propias limitaciones. Y Zamora no había progresado nada. No existía un solo tramo de carretera terminado, con la única excepción de dos leguas todavía no recibidas, del correspondiente a la de Salamanca-Zamora en la carretera de Vigo; su capital era la única «...que no tenía al menos una sola carretera de comunicación con el interior por donde fueran carruajes acelerados para pasajeros y galeras o carruajes lentos para el transporte de granos. ¡triste, trístísima situación!»⁴⁰.

Las únicas carreteras principales proyectadas, aunque todavía no construidas eran las de Zamora-Vigo y Zamora-Salamanca, integrantes ambas de la de Madrid-Vigo que cruza la provincia de Sudeste a Noroeste, y la carretera de Zamora a Valladolid, en realidad un eje perpendicular al anterior, de crucial importancia para la vida de la provincia. Por lo que respecta a la primera y tras haber sufrido, como ya se ha apuntado, no pocos avatares y por ende grandes retrasos, en 1841 se inician las obras en

³⁷ Real Orden Circular de 26 de Enero de 1850 dando instrucciones a los Gobernadores de Provincia para el fomento de los intereses de las mismas. Instrucción nº 76.

³⁸ Id. Ibid. Instrucción nº 80.

³⁹ Id. Ibid. Instrucción nº 85.

⁴⁰ A. GUEROLA: *Memoria de mi administración en la provincia de Zamora como gobernador de ella desde 12 de Agosto de 1853 hasta 17 de Julio de 1854*. Zamora 1985. Cfr. pp. 213.

la salida de Zamora en dirección al antiguo puente de Ricobayo, un puente construido, en palabras de P. Madoz, en tiempos remotos y notable por su gran longitud y elevación sobre las aguas del río; una de las primeras obras realizadas fue un puente de diez metros de luz sobre el arroyo de Valorio, en lo que más adelante sería denominada antigua carretera de Vigo, constituyendo un digno preludio de una obra técnicamente compleja y económicamente costosa. Con esta excepción, y 13 años después de haber sido aprobada, todavía se hallaba en estudio la verdadera dirección de la línea, considerando finalmente conveniente modificar el trazado original, ya que por ser paralelo a la frontera portuguesa, resultaba excesivamente costoso y presentaba algunos inconvenientes de índole estratégico y comercial; se paralizaron por ello los trabajos iniciados en este tramo hasta 1861, año en el que, habiéndose optado por una carretera interior, se subastan las obras de la nueva carretera de Vigo entre Zamora y Tábara, en dirección a Puebla de Sanabria y Las Portillas, lugar en el que habían continuado trabajando los aproximadamente 1.000 presidiarios que con anterioridad habían estado destinados en el Canal de Castilla⁴¹.

Mejor suerte corrió, en cambio, el tramo Zamora-Salamanca correspondiente a la misma carretera de Villacastín-Vigo, puesto que iniciadas las obras en 1850, concluyeron cuatro años más tarde, un plazo de tiempo sorprendentemente breve en relación con lo que era por otra parte habitual, y que en parte se explica por su menor complejidad técnica —salvo excepciones—, así como por «...la aplicación que han tenido a ellos —los trabajos— las brigadas de presidiarios que han terminado el Canal de Castilla»⁴². Una mano de obra aguerrida, por razones obvias muy disciplinada, y sin cuyo concurso no hubiera sido posible avanzar al ritmo señalado en la mejora de la infraestructura provincial. Una de las mayores dificultades técnicas con las que tropezó su construcción fue la travesía de la ciudad toda vez que, la continuidad de la carretera en dirección Norte, hacia la Puebla de Sanabria obligó a hacer «...un desmonte a pico en la roca que sustenta la ciudad por la parte del río, de modo que ahora puede rodearse y ofrece paso a los carruajes desde la salida del puente hasta el Espíritu Santo por Olivares»⁴³.

La carretera, o si atendemos a su estado el camino o cañada de Zamora a Toro y límite con la provincia de Valladolid formaba el segundo de los ejes básicos de comunicación, perpendicular al anterior —carretera de Vigo— de la provincia zamorana; un eje enteramente desatendido y por lo tanto de muy difícil tránsito especialmente en invierno, ya que en esta época las lluvias, la nieve y el barro dificultaban —hasta hacerlo prácticamente imposible— el tránsito regular de carruajes, carretas con pasajeros o mercancías; pese a ser una vía de importancia crucial para la provincia ya que a través de ella se procuraba una salida adecuada para los granos, el vino y otros productos de la misma, las obras de construcción de la carretera con origen y destino en las capitales de la provincia de Valladolid y Zamora se iniciaron en fecha relativamente tardía —Abril de 1852— y deberían haber concluido —de acuerdo con la contrata— dos

⁴¹ P. MADOZ: *Diccionario Geográfico-estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Valladolid 1984, pp. 163.

⁴² Id., loc., cit.

⁴³ C. FERNÁNDEZ DURO: *Memorias históricas de la ciudad de Zamora, su provincia y obispado*. Madrid 1883. Cfr. tomo 3º, pp. 372.



Zamora se asienta en las Peñas de Santa Marta, que hubo que desmontar parte de ellas para abrir la Avenida de Vigo.

años más tarde. Con algún retraso, pero afortunadamente dentro del año de 1854, la carretera quedó abierta, acortándose considerablemente el tiempo que se empleaba en recorrer las 17 leguas que mediaban entre ambas ciudades; de ello da cuenta con disimulado júbilo el gobernador A. Guerola cuando señala que «...desde el 1º de Abril o Mayo de 1854, habiendo hecho yo componer el camino viejo y abierto al público algunos trozos del nuevo, aunque sin estar definitivamente recibidos, se estableció ya una diligencia que hacía el viaje de Zamora a Valladolid en 12 horas, lo cual fue para Zamora un adelanto mayor que lo que sería para otras partes el ferrocarril»⁴⁴.

El resto de las vías de comunicación no son sino simples caminos vecinales, algunos de ellos ciertamente importantes, como los considerados de primera clase conforme a la ley de 1849 sobre Construcción, conservación y mejora de los Caminos Vecinales, ya que conducen a un mercado, carretera, canal o capital de distrito judicial o electoral. Son estos: el camino de Zamora a Benavente, un camino llamado a tener gran relevancia por ser vía de comunicación directa «...no sólo con Benavente, que es villa de consideración y cabeza de partido, sino con León y Asturias», ya que hacia allí «...van en el día, aunque trabajosamente, los abundantes vinos de Zamora y parte de sus trigos, y de allí vienen los ganados y otros objetos de comercio y subsistencia»⁴⁵. Contaba en 1852 con algunas obras de fábrica y explanaciones y apenas pudo ser concluida una legua y media del mismo, contando con la prestación de trabajo personal y a costa de una incesante y extrema vigilancia y control de los contratistas y jornaleros muy dados a la desidia pese al evidente interés de la obra.

Un segundo camino era el de Toro a Castrogonzalo, de similar importancia al anterior ya que da salida a los frutos de la provincia de Toro; se habían hecho en él algunas obras de fábrica, pero su continuidad peligraba por ser en parte concurrente con la carretera de Zamora a Valla-

⁴⁴ A. GUEROLA: Memorias. Loc., cit. pp. 216.

⁴⁵ Id. Ibid. pp. 218.

dolid, aunque, un inicial aplazamiento de las obras en el mismo fue interpretado como un desaire a los habitantes de las comarcas que atravesaba, por ser mayoritariamente *moyanistas*, una muestra evidente de la facilidad con que se procedía a la reducción a términos políticos de todo cuanto afectaba a los primeros balbuceos de tan somera ordenación del territorio provincial: el diseño de su red de caminos. Tenía continuidad en el camino de **Toro a Fuentesauco**, un camino que se encontraba en similar estado y estaba afectado por similares inconvenientes.

El camino de **Fuentesauco a Zamora** se encontraba sumamente descuidado pese a ser el trazado más recto en dirección a Madrid, en un periodo en el que cualquier reducción de distancia, y por ende de tiempo, podía resultar vital; se consideraba de urgente necesidad para los municipios del conjunto del Partido Judicial ya que «...*los granos y el vino son su única riqueza que sería grandísima si se facilitasen caminos y canales por donde dar salida a sus frutos; siendo tal la necesidad de estos medios que los labradores y vinateros temen más las abundantes cosechas que las estériles. Las grandes cosechas les cuesta mucho cogerlas y no teniendo salida no valen nada, no siendo nada raro, antes al contrario, muy frecuente tener que derramar el vino del año anterior para encerrar el del siguiente sin hallar el medio de utilizarlo pues no dura ni se conserva más de un año*»⁴⁶. Por último, el camino de **Benavente a Puebla de Sanabria** constituye la excepción en la estructura de la red caminera no tanto por su estado, que era tan lamentable como los anteriores, como por su disposición transversal, auténtica quimera en la aspiración por acercar, y al tiempo acortar, la distancia que media entre el Sur de Galicia y Madrid.

Pero donde peor se presentaban las cosas era en dirección Oeste y Noroeste, trayectorias ésta de los caminos de **Zamora a Bermillo y Fermoselle** y de **Zamora a Alcañices**; se encontraban ambos en un estado lamentable y representan el paradigma del abandono, aplicable a la situación económica y social de las comarcas que atraviesan. La construcción de la carretera que comunicaba a la capital de la provincia con Salamanca y Valladolid acercó por vez primera, y de forma considerable, la economía y sociedad provinciales al resto del Estado, pero la falta de continuidad de la obra en dirección a la frontera portuguesa dejaba prácticamente incomunicadas, o en el mejor de los casos comunicadas por simples caminos vecinales, a las comarcas más occidentales del espacio provincial, dificultando los contactos e intercambios tanto con la capital como entre los municipios de las mismas; de esta situación se lamentaba a mediados de siglo el gobernador A. Guerola señalando que «...*todas las 34 leguas de frontera portuguesa están sin un sólo camino; y así la Puebla de Sanabria, Villardeciervos, Alcañices y Fermoselle, poblaciones de importancia se ven aisladas, sin más animación que la que les presta desgraciadamente el contrabando, siempre perseguido, siempre castigado, pero nunca extinguido porque le mantiene en ese mismo terreno quebrado donde trepa el contrabandista con su mula y sus paquetes, pero donde no puede penetrar el carromato de comerciantes de buena fe. En la parte de Fuentesauco y Bermillo se ve el mismo aislamiento*»⁴⁷.

⁴⁶ Informe sobre la provincia de Zamora. Sin autor, sin fecha (h. 1837). Biblioteca Pública-Casa de la Cultura. Zamora. Cfr. pp. 11.

⁴⁷ A GUEROLA: *Memorias*. Loc. Cit., pp. 224.

La permanencia en el tiempo de esta situación había contribuido a ensanchar las diferencias de Zamora con respecto a otras provincias, en lo relativo a nivel de rentas y desarrollo en general; y es que «...mientras las otras provincias adelantan en caminos vecinales, emprenden carreteras nuevas y piensan en ferrocarriles y en telégrafos, esta parte de Castilla se halla sin una sola legua de carretera abierta al público, pues las tres o cuatro que hay concluidas en diversos puntos aún no están recibidas definitivamente. Aquí son desconocidas las diligencias, escasos y malos los carruajes, vienen los correos montados, y en casi toda la provincia no hay más medio de viajar que el de ir en caballería, es decir, como hace cincuenta años»⁴⁸.

Coincide esta descripción con la que pocos años antes, en 1850, se había realizado en el Diccionario de P. Madoz; en efecto, en él se atribuye el mal estado de sus caminos a la diversidad del territorio, lo que no deja de ser una simplificación sólo comprensible en los términos didáctico-divulgativos perseguidos por el Diccionario. Las referencias que a los caminos se hacen, coinciden sensiblemente con las aportadas años más tarde, en 1863, por D. Francisco Coello en el Atlas de España y sus Posesiones de Ultramar, lo que a nuestro juicio sólo puede responder o bien a que las referencias geográficas y topográficas han sido tomadas con mucha antelación, o bien a una deliberada y arcaizante omisión, toda vez que la denominación de las vías, en el año de publicación del Atlas —camino real, cañada o arrecife, camino carretero y de herradura o senda— no son las oficiales tras haberse aprobado la ley 7 de Mayo de 1851 sobre la Clasificación de Carreteras, y el Plan General de carreteras merced al Real decreto del 7 de Septiembre de 1860.

Las diferencias en la nomenclatura no invalidan, en absoluto, cualquier análisis sobre su estado real; continúa estando plenamente vigente, en 1863, lo expresado por P. Madoz en 1850, año en el que se edita la *voz* Zamora de su prestigioso Diccionario. Los gráficos nº 2 y nº 3 recogen, respectivamente, el estado de los caminos reales y carreteros y el de los caminos de herradura, conforme a la información proporcionada por ambos documentos; la aparentemente adecuada estructura de la red esconde una realidad mucho más desalentadora: todos los caminos, en realidad gran parte de ellos simples veredas, ofrecen «...alguna dificultad en su tránsito, especialmente en época de lluvias»⁴⁹. Se da cuenta asimismo de la existencia de proyectos o del comienzo de las obras en diversos puntos de la provincia tales como la carretera de Zamora-Vigo, la de Valladolid-Tordesillas-Toro, Benavente-Requejo, y de la conveniencia de acometer la reparación de los puentes de Toro y Castrogonzalo, o el estudio de un ramal de carretera de Villalpando a Medina de Rioseco y la prolongación del ramal de Campos; un pobre balance, máxime cuando en él estaba depositada la esperanza de «...dar salida a los abundantes frutos que en ella se cosechan, recibiendo la industria y el comercio aquella animación y vida que tanto reclaman los intereses del país y los adelantos de la época»⁵⁰.

Aunque irrelevantes en términos globales, no son desconocidas algunas iniciativas en desarrollo de la citada *ut supra* ley de clasificación de

⁴⁸ Id. Ibid. pp. 222.

⁴⁹ P. MADDOZ: *Diccionario*. Loc. Cit., pp. 163.

⁵⁰ Id. Ibid. loc., cit.

carreteras del año 1851; en desarrollo de la misma se dicta una Real Orden por la que se manda estudiar y realizar el proyecto para la construcción de la carretera provincial de Fuentesaúco a Alaejos, un ejemplo de la búsqueda de alternativas a las grandes vías de disposición radial y de responsabilidad estatal. La mencionada carretera no perseguía sino «...facilitar la extracción de los abundantes productos agrícolas de la provincia de Zamora enlazando uno de los centros de producción más notables con la carretera transversal de Aragón a Huelva; llenar un deber de equidad dotando a esta provincia de algunas vías de comunicación de que puede decirse carece en su mayor parte porque las generales y transversales que están hoy en construcción no se hallan aún y tardarán bastante en estar terminadas. Por último un acto de justicia reclamando por la Excm. Diputación provincial que celosa por el bien de su provincia y falta de recursos ha pedido a S.M. se la reintegren de una parte los que invirtió en las obras de la carretera general de Vigo»⁵¹.

La apertura de las primeras vías férreas, entre otras causas, fue el argumento que justificó la derogación de la Ley de carreteras de 1851 y su sustitución por otra nueva, aprobada con fecha 22 de Julio de 1857 que dividía las carreteras en dos categorías: de servicio público y de servicio particular, clasificando a su vez las primeras en carreteras de primer, segundo y tercer orden; por último y cumpliendo una de sus disposiciones, por Real Decreto del día 7 de Septiembre de 1860, se aprueba un Plan General de Carreteras del Estado, plan que será parcialmente modificado en 1864. Por lo que a la provincia de Zamora respecta figuraban en él, como carreteras de primer orden las de Madrid a la Coruña por Adanero, Benavente y Lugo, la de Villacastín a Vigo por Ávila, Salamanca, Zamora y Orense, la de Valladolid a Salamanca, la de Tordesillas a Zamora por Toro, Castrogonzalo a Palencia y finalmente la carretera de San Cebrián a León por Benavente. De segundo Orden se clasifican las carreteras de Medina de Rioseco a Toro por Villardefrades, de Zamora a Alcañices, de Zamora a Bermillo de Sayago, de Benavente a Mombuey y de Alaejos a Fuentesaúco; finalmente se consideran de tercer orden, las carreteras de Toro a Fuentesaúco, de Valparaíso a Fuentesaúco y de Bermillo de Sayago a Fermoselle.

La definición de estas vías, hecha más en función de su inserción en la red general del Estado y de los lugares que comunica, nada tenía que ver con la calidad de las mismas ni en lo relativo a su firme, ni en la atención que recibía su conservación; las diferencias con otros caminos de menor rango eran, pese a todo, abismales, privados como estaban éstos de atención tanto de índole normativa como presupuestaria. Ello no obstante, la década de los años sesenta contempla un resurgir de la preocupación por los caminos vecinales, que tiene inicio en la Real Orden de 24 de Diciembre de 1862, orden que abre un período de modestas pero constantes realizaciones, en materia en la que tanto atraso se había acumulado.

⁵¹ A.O.P.Z. Sig. 64, Leg. 604.

4. EL LENTO Y PENOSO PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LA RED PROVINCIAL DE CARRETERAS: ENTRE LAS INSUFICIENCIAS PRESUPUESTARIAS Y LAS DIFICULTADES TÉCNICAS

Aprobado como ya se ha apuntado el Plan General de Carreteras en Septiembre de 1860, y estando algunas de ellas interrumpidas en su ya larga ejecución, se inicia con esta fecha un nuevo período en la consolidación y maduración de la infraestructura viaria provincial; un período como los anteriores sumamente complejo, condicionado por los avatares de la vida política española, la atención al incipiente trazado ferroviario y las dificultades de la Hacienda y de los municipios y provincias para afrontar las cuantiosas sumas que, una red cada vez mas compleja y, técnicamente más exigente demandaba. A tal extremo alcanzaban las limitaciones presupuestarias que, por Real Orden de 31 de Agosto de 1861, se hace presente la necesidad de que las provincias consignen las sumas que les sea posible para auxiliar al Gobierno en la realización del Plan de carreteras. Responden a este llamamiento diversas provincias como las catalanas y Valencia que *«...han facilitado y se proponen facilitar al Gobierno los medios necesarios para terminar en un breve plazo las líneas que el Plan comprende en aquellas provincias, las cuales disfrutarán muy pronto las ventajas a que se han hecho dignas por su sacrificio»*⁵².

La provincia de Zamora, que no puede responder al citado llamamiento, ve no obstante como continúan las obras en la carretera de Villacastán a Vigo, datando del año 1862 uno de los proyectos de obra más relevantes para el ulterior desarrollo de las comunicaciones provinciales; dividida en dos secciones, la primera comprendía el tramo de Zamora a Tábara y la segunda el de ésta villa al empalme con la carretera de Benavente a Mombuey, se encontraba en obras el primero, pero nada se había hecho aún en el segundo, lo que hacía más apremiante la redacción del proyecto. A ello se añadía el hecho de que se registraba un *«...considerable movimiento de arriería por la intransitable vereda que va a Mombuey a pesar de las molestias inherentes a un camino en que puede considerarse como un hallazgo la presencia de algún pequeño trozo viable y a la presencia de dos ríos tan importantes como son el Tera y el Esla que hoy se tienen que pasar en barcas de particulares»*⁵³.

Fue aprobada esta obra por Real Orden de 29 de Enero de 1863, tenía una longitud de 33,449 kilómetros y fue presupuestada 4.023.885,06 reales vellón; su duración no pudo ser precisada en el proyecto, hecho este que si resultaba habitual en el pasado se veía acentuado en esta coyuntura toda vez que se había iniciado *«...una nueva era para las obras públicas de esta provincia que obliga a dar el carácter de conjetura a cuantas reflexiones pudieran conducir a prefijar al duración de una cualquiera. En épocas anteriores había seguridad de que, terminadas las faenas agrícolas se encontraban braceros en mayor abundancia que pudieran desearse; pero hoy pueden escasear en todas las épocas del año por la*

⁵² A.O.R.Z. Legislación de carreteras y asuntos generales. Años 1842 a 1861. Biblioteca nº 219.

⁵³ Id., Sig. 60, leg. 555.

*ocupación que encontrarán en las obras públicas, así como también por la abundancia o escasez de las cosechas que son la medida exacta de la escasez o abundancia de trabajadores en este país*⁵⁴. Finalmente, se apunta la probabilidad de concluir las obras en 30 meses, un plazo que hay que considerar razonable habida cuenta el fenómeno apuntado, la coincidencia con otras obras en ejecución del Plan de carreteras, la dureza de los largos períodos invernales y las propias limitaciones técnicas de las empresas concesionarias.

El 21 de Abril de 1864 la Diputación Provincial aprueba un Plan de caminos provinciales que es refrendado por el ministerio de Fomento por Real orden de 31 de Agosto del mismo año, y que comprende los seis caminos siguientes: Zamora a Villalpando, de Toro al Ferrocarril por Tagarabuena, de Bermillo de Sayago a la de Villacastín a Vigo, de Bermillo de Sayago a la carretera de Zamora a Portugal por Alcañices, de Alcañices a la carretera de Villacastín a Vigo y de Puebla de Sanabria a Calabor. Un nuevo intento encaminado a completar la red provincial y un nuevo fracaso, como no podía ser menos en las adversas condiciones de la segunda mitad de los años sesenta. Se completa el 29 de Mayo de 1866 con un Plan de Caminos Vecinales o Municipales igualmente ambicioso y que, dadas las condiciones económicas en las que se estaba redactando bien puede considerarse como un catálogo de necesidades, o mejor aún una muestra de las carencias en la infraestructura viaria municipal e intermunicipal. Se proyectan 64 caminos de los que siete corresponden al partido de Toro, siete al de Villalpando, nueve se localizan en el partido de Bermillo de Sayago, ocho en el partido de Fuentesauco, siete en el partido de la Puebla de Sanabria, seis en el de Toro, nueve en el de Villalpando y once en el de Zamora⁵⁵. Una utopía, una necesaria utopía; pero también un pretexto, al tiempo, para afrontar el creciente paro estructural y estacional que afecta a la provincia en la segunda mitad de la década de los años sesenta.

La descripción que el ayuntamiento de la ciudad de Zamora realiza del estado de miseria de la población, con ocasión de una solicitud de fondos para la construcción de caminos vecinales hecha el 12 de Enero de 1867 es, a este respecto, suficientemente elocuente; se pide, en efecto, *«una subvención para caminos vecinales... que se hacía indispensable por la situación especial de angustia en que se encuentra la Corporación, comprometida a atender las demandas de trabajo que le piden los jornaleros y demás menestrales, no encontrándolo en ninguna otra obra porque como había advertido la Diputación, a la constante subida de los alimentos de primera necesidad y en especial del pan ha sucedido un temporal de nieves y aguas tan terrible que no permite los trabajos del campo y por consiguiente la imposibilidad de hallar jornales de particulares»*⁵⁶.

Es por ello por lo que, en atención a esta y otras peticiones de auxilio y carente la Diputación de recursos ordinarios acuerda en el mes de Junio de 1868 *«...solicitar del gobierno de S.M. (qDg) y en uso de la facultad que la concede la ley de 2 del actual se digne autorizar a esta Corporación para contratar un empréstito —de 300.000 escudos— con destino a la construc-*

⁵⁴ Id. Ibid., Loc., cit.

⁵⁵ A.D.P.Z. Actas 29 de Mayo de 1866.

⁵⁶ Id. Ibid., 12 de Enero 1867.

*ción de carreteras provinciales y subvenciones para la de caminos vecinales cuya ejecución es de urgentísima necesidad, tanto por los importantes beneficios que ha de reportar a la provincia como por ser el mejor medio que existe de proporcionar trabajo a la clase jornalera para que de este modo pueda adquirir su sustento y el de sus familias, en lo cual encuentra grandes dificultades por las angustiosas circunstancias en que se halla esta provincia a consecuencia de la pérdida definitiva de la cosecha de granos*⁵⁷. Una descripción, de extrema crudeza, de las condiciones que preludian la revolución de Septiembre del mismo año.

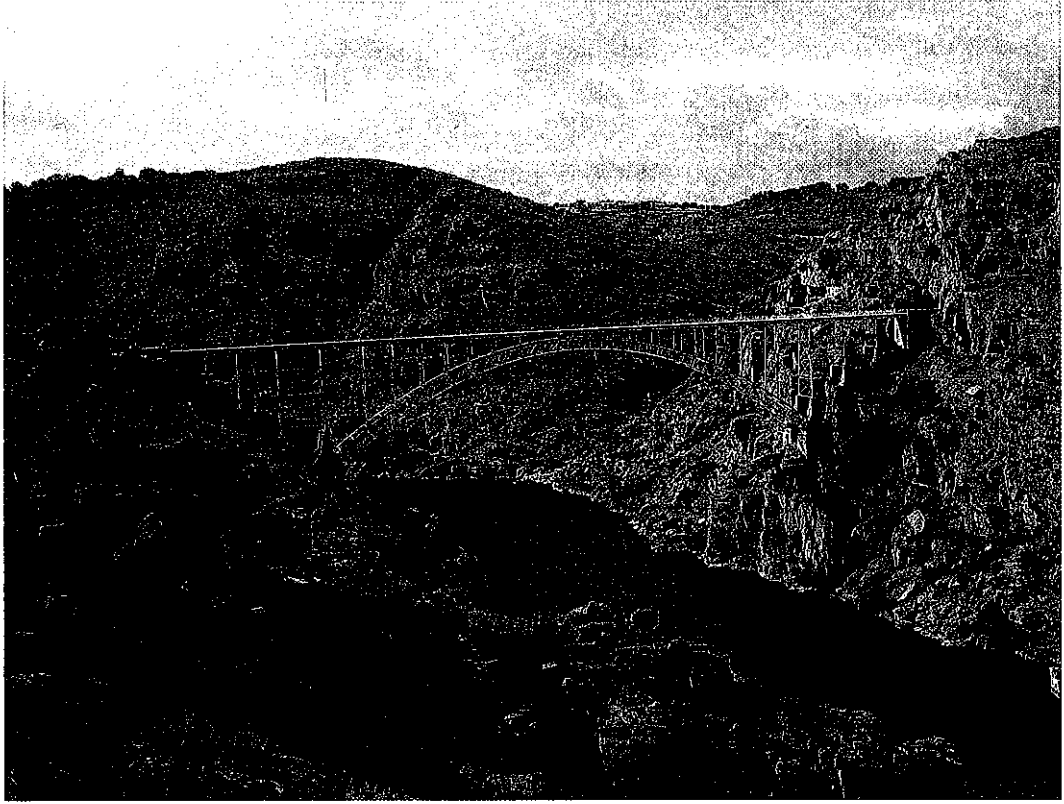
Los esfuerzos que realiza la Diputación zamorana para mejorar las carreteras y caminos de la provincia resultan infructuosos. La Crónica General de España de R. Fulgosio, publicada en 1869, describe una situación de hecho que casi resulta un calco de la que algunos años antes había realizado el gobernador A. Guerola. Las únicas carreteras, hecha la excepción del corto recorrido de la carretera Madrid a La Coruña por Benavente, son las que comunican con las capitales de Salamanca y Valladolid, y las *cañadas* o *caminos reales*, que pese a ser la base de la comunicación interior, tienen pasos difíciles especialmente cuando llueve, y «...las comunicaciones de la margen derecha del Esla así como del partido de Sayago presentan por todas partes estorbos a causa de la desigualdad del terreno, montes, arroyos, y peñascales que se ven por aquellas comarcas...»⁵⁸.

Y es que, aunque como ya venía siendo práctica habitual, no dejasen de redactarse proyectos para la construcción y mejora de las carreteras incluidas en los diversos planes indicados, en el mejor de los casos habrán de esperar varias décadas para verse aprobados, financiados y ejecutados; la propuesta de estudio, la elaboración del proyecto, su reconocimiento formal, la provisión de fondos para financiarlo, la aportación financiera y laboral de los municipios y la construcción del camino o carretera correspondiente no son procesos susceptibles de realización en plazos de tiempo prudenciales. Antes al contrario, entre la aprobación del proyecto y su total ejecución median varios años, a veces más de dos décadas, en las que las interrupciones por falta de presupuesto o mano de obra, la incapacidad de las empresas, la falta de coordinación en la construcción de los sucesivos «trozos» o «secciones» en los que la obra aparece dividida, son constantes. En todo ese tiempo los proyectos pueden abandonarse, reemplazarse por otros en la revisión de los Planes de carreteras provinciales, retomarse transcurridos algunos años hasta su total ejecución, entrega y recepción de la obra. Bien puede considerarse, desde esta perspectiva como un proceso secular.

La enumeración de todos y cada uno de los proyectos, de primera o ulteriores redacciones, no sólo sería tediosa, sino también irrelevante por la demora a que todos ellos se ven sometidos. Con un carácter meramente indicativo y testimonial pueden citarse los proyectos de carretera de la de Medina de Rioseco a Toro a la estación del Ferrocarril del año 1868, la construcción de los puentes de Pino en la carretera de Fonfría a Salamanca a Fermoselle, El Puente de Castrogonzalo en la carretera de Madrid a la Coruña del año 1861, o la carretera de Rioseco a Toro por Villardefrades, del año 1864, por citar sólo algunos ejemplos.

⁵⁷ Id. *Ibid.*, 8 de Junio de 1868.

⁵⁸ F. FULGOSIO: *Crónica de la Provincia de Zamora*. Loc., cit., pp. 12.



Puente de Pino, que une las comarcas de Aliste y Sayago.

En todo caso, las necesidades eran tantas que resultaba imposible atenderlas al tiempo, y con la financiación íntegra que todas y cada una de las obras requería; es por ello por lo que la Diputación acuerda aplicar el principio de financiar con una cantidad equivalente al doble de lo que importasen las prestaciones personales de las que se haga uso en cada término y el doble también de la cantidad que cada municipio estuviese dispuesto a aportar en metálico, y decide asimismo comenzar por lo que se consideran «...cuatro vías más importantes de comunicación, que serán: el Camino de Zamora a Villalpando, de Zamora a Benavente, de Zamora a Fuentesalco y de Zamora a Berrillo, distribuyendo entre los pueblos que dichas vías todas las cantidades de que la Diputación pueda disponer en proporción a los esfuerzos los mismos hagan»⁵⁹. El primero cuenta con un proyecto aprobado de antiguo, han sido realizadas las expropiaciones y están construidos tres trozos de los peores pasos del camino —dos de los cuales son puentes—; los términos que atraviesa «...con puntos altamente productores y encontrarán inmensa ventaja para poder aproximar sus muchos productos al ferrocarril de Zamora»⁶⁰. El segundo camino es «...de no menor importancia por la riqueza de las comarcas que ha de enlazar», mientras que los dos últimos interesan en gran medida a la provincia como medio de poner en comunicación las comarcas correspondientes con la capital de la provincia.

⁵⁹ A.D.P.Z. Actas 6 de Noviembre de 1871.

⁶⁰ Ib. Id. Loc., cit.

En conjunto, fueron muy pocas las realizaciones del período revolucionario (1868-1874), tanto en la provincia de Zamora como en el resto del país; es, preferentemente, una etapa de cambios institucionales, modificaciones en la concepción general de las obras públicas, antes que un período destacado por una notable actividad constructiva. El plan General de Carreteras del año 1860 tuvo, a consecuencia de todo ello, una vida relativamente efímera; fue reformado en 1864, y sustituido por un nuevo plan de Carreteras Generales —aprobado el 11 de Julio de 1877—, plan que desarrollaba la nueva Ley de carreteras aprobada el 4 de mayo de 1877.

Mucho más ambicioso que el anterior, el plan de carreteras del año 1877 constituye una de las principales aportaciones del período de la Restauración (1875-1989) en lo tocante a las obras públicas estatales. En el momento de su aprobación contaba la provincia de Zamora con 707 kilómetros de carreteras del Estado, de los que cerca de 49 se encontraban todavía en construcción, correspondiendo 48,9 de ellos al tramo de Benavente a Mombuey, y 223 aún se estaban estudiando; los kilómetros realmente abiertos al tráfico eran 434,6, una cifra exigua para las aspiraciones de la provincia de Zamora⁶¹. Con relación al plan de 1864 se había producido la inclusión de tres nuevas carreteras: la de Toro a La Bóveda, la de Zamora a Cañizal y la carretera de Rionegro a la carretera de León a Caboalles en la provincia de León; un escaso e irrelevante incremento a la luz de la entidad de las necesidades provinciales.

En 1883 y tras seis años de aplicación del último plan, contaba la provincia de Zamora con dos tramos de carretera de Primer Orden, seis tramos de carreteras de segundo orden y, finalmente, doce carreteras de tercer orden; las primeras, que totalizan poco más de 51 km, estaban construidas en su totalidad, situación que se repite en las de segundo orden con dos únicas excepciones: el tramo que parte de la carretera de Villacastín a Vigo en dirección a los paradores de Castrogonzalo en la de Madrid a La Coruña, cuyos 37 kilómetros se encuentran en estudio, y un sector de apenas 23 kilómetros en la carretera de Benavente a Mombuey por Rionegro que se encuentra en construcción. Más dispar es la situación entre las carreteras de tercer orden; prácticamente todas tienen algún tramo en obras, con la única excepción de las carreteras de Puebla de Sanabria a la frontera portuguesa por Calabor —15 kilómetros—, Rionegro al límite de la provincia de León —34 kilómetros—, Fermoselle al límite de la provincia de Salamanca —6 kilómetros— y de Valderas a la de Adanero a Gijón —11,7 kilómetros—.

Entre 1877 y el final de siglo se acometen numerosas obras pero la progresión es realmente insignificante; como se puede apreciar en el cuadro nº 6, el incremento del número de kilómetros entre los años 1878 y 1883, y sumados los de los tres órdenes, fue de 76,259 una cifra insignificante, y cuya consecución exigió un muy pequeño esfuerzo presupuestario, ya que se debe en gran parte al incremento de kilómetros en carreteras de tercer orden, es decir las menos costosas de cuantas podían realizarse, excluidos, obviamente los caminos vecinales.

⁶¹ A.O.P.Z., Sig. 158, leg. 1873.

El último tercio del siglo XIX es en buena medida el período de consolidación de la dinámica constructiva en la provincia de Zamora. Los proyectos se suceden con inusitada rapidez y, aunque no todos ellos encuentran financiación inmediata, si dejan entrever la mayor atención que recibe el sector en clara progresión hacia una más adecuada integración en la red de carreteras del Estado y por ende en la economía del país. La simple enumeración de los proyectos que jalonan este fecundo período es suficiente para realizar una primera aproximación al modo en que la provincia de Zamora comienza a recuperar un retraso secular. De la década de los años

Kilómetros	1º ORDEN		2º ORDEN		3º ORDEN	
	1878	1883	1878	1883	1878	1883
En explotación	326,134	234,773	62,093	160,693	109,191	110,191
En construcción			81,196	42,055		108,636
En construcción paralizada						
Con proyecto aprobado	0,372		26,275		60,693	
En estudio			44,000	37,027	101,713	41,788
Sin estudiar					49,000	157,200
Abandonados			32,000			
Total de kilómetros que comprende la provincia: <u>Año: 1878:</u> 803,167. <u>Año 1883:</u> 892.363						

CUADRO N° 6. Situación de las carreteras del Estado que comprende el Plan General en 1 de Julio de 1787 y 1 de Julio de 1883.

setenta datan los proyectos para la carretera de Benavente a Mombuey, un trazado de larga y accidentada historia, hartamente complejo, objeto en el pasado de numerosas contratas y que presenta, como mayores inconvenientes, las travesías de Benavente —1874— y de Mombuey —1876— así como el puente sobre el río Órbigo en Santa Cristina de la Polvorosa —1877—; salvadas las mismas la carretera es todavía objeto, en 1892, de un nuevo proyecto tendente a corregir diversas deficiencias que imposibilitaban el tráfico, como las existentes en los cuatro primeros kilómetros, en los que la carretera es todavía un simple «...camino ordinario de tan malas condiciones que con frecuencia están ocurriendo accidentes desgraciados»⁶². Las cortaduras que presenta la carretera fueron producidas a consecuencia de varias crecidas del río Órbigo, «...unas por las aguas mismas y otras por los vecinos de Santa Cristina, según se dice, para facilitar la corriente de aquellas y evitar la inundación del pueblo, siendo el daño de más consideración el que se produjo la ruina de un grupo de tres pontones construidos sobre el arroyo denominado La Manga de la Tinaja, cuya ruina tuvo lugar en la noche del 16 al 17 de Febrero de 1880»⁶³.

⁶² A.O.P.Z. Sig. 36, Leg. 261.

⁶³ Id. Ibid., Loc., cit.

Al comienzo de la década de los años setenta, la Diputación provincial acuerda establecer principios objetivos para ordenar la inversión en infraestructura y distribuirla conforme a algún criterio razonable, convenida como estaba de que, con sus limitados recursos, era imposible atender a todas las solicitudes de obra a la vez; de modo particular se mantiene la subvención en metálico con el doble de la cantidad en trabajo personal equivalente que estuvieran dispuestos a aportar los pueblos que atravesaban las nuevas vías, y se da prioridad a las carreteras de Zamora a Villalpando, que contaba con varios trozos ya construidos y con las expropiaciones finalizadas, la de Zamora a Benavente, Zamora a Fuente-sáuco y por último la de Zamora a Bermillo⁶⁴.

Los proyectos para las carreteras citadas se irán ultimando en los años siguientes, pero sobresalen, de entre ellos los correspondientes a dos carreteras de una enorme trascendencia para la provincia, por ser las primeras que ponen en comunicación las aisladas y muy deprimidas comarcas de Aliste y Sayago; del año 1876 datan los proyectos para la carretera de Zamora a Fermoselle, carretera que se divide en dos tramos, teniendo como centro a Bermillo de Sayago; una obra vital ya que como señala el redactor de la memoria, el ingeniero Pantaleón Gutiérrez, «...en toda la parte SO de la provincia de Zamora no hay construida carretera alguna de tal suerte que los pueblos viven en un completo aislamiento, sin enlaces con las cabeceras de partido, ni con la capital o centros productores de otras provincias. Tan interesante sería abrir en esta zona diversas carreteras que en el informe evacuado con motivo de la reforma del Plan de 1964 se ha propuesto la inclusión de algunas nuevas vías en el partido de Bermillo»⁶⁵.

En 1877 y firmado por el mismo ingeniero D. Pantaleón Gutiérrez se presenta el proyecto del tramo Alcañices a la frontera portuguesa, perteneciente a la carretera de tercer orden de Zamora a Portugal por Alcañices, siguiendo las directrices emanadas de un disposición del ministro de Fomento fechada el 12 de Mayo de 1869 en la que se recomienda la construcción de carreteras que pusiesen en comunicación a Braganza con la provincia de Zamora; estando el tramo entre la capital de la provincia y Alcañices en obras, era preciso determinar los caracteres del trazado de su continuación hacia la frontera, teniendo en cuenta no sólo las exigencias del tráfico sino también la defensa de los territorios. Una preocupación que había paralizado durante tantos años las obras de la carretera de Vigo, y que, en alguna medida será causa de la tardía ejecución de ésta. Buena muestra de ello es el hecho de que, tres décadas más tarde, el 28 de Mayo de 1901 se aprueba el presupuesto para las obras en el tramo final de la misma, comprendida entre Sejas y la Frontera⁶⁶.

La escasa inversión que la provincia podía realizar no respondía, pese a los esfuerzos realizados, a objetivo territorial alguno, hecho que era especialmente notorio en las carreteras provinciales y vecinales; es por ello por lo que, en la primera ocasión en que fue posible, se procede a una reelaboración de los ambiciosos e irrealizables planes anteriores, conforme al artículo 46 del Reglamento para la ejecución de la Ley de carreteras de 4 de Mayo de 1877. Como resultado de ella se reducen a

⁶⁴ A.D.P.Z. Actas 6
Noviembre 1871.

⁶⁵ A.O.P.Z., Sig. 69,
Leg. 655.

⁶⁶ Id. Sig. 68, leg. 636.

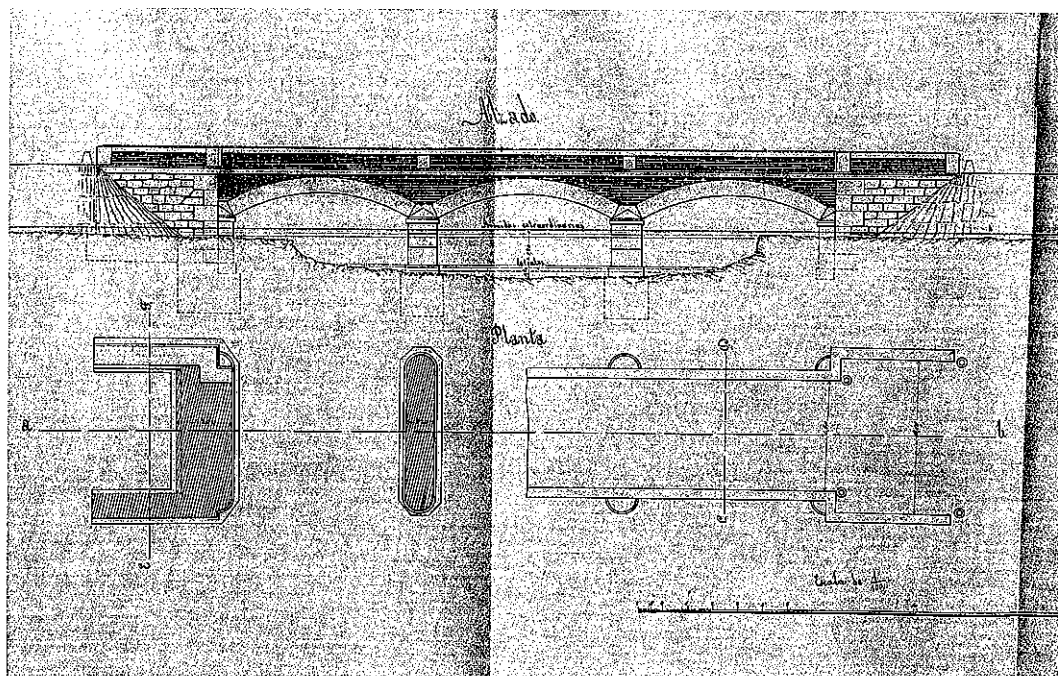
siete, que suman un total de 234 kilómetros, los caminos provinciales de más urgente realización; son estos los de Zamora a Villalpando, Toro a Manganeses de la Lampreana, Alcañices a Puebla de Sanabria, Puebla de Sanabria a Ribadelago, la de Valparaíso a Bermillo de Sayago que se considera una continuación de la de Alaejos a Valparaíso por Fuentesauco; en sexto lugar se propone la construcción de la carretera de Bermillo de Sayago a Fonfría, a la que sigue, por último, la de Alcañices a Pozuelo de Tábara en la carretera de Villacastín a Vigo. Este plan es aprobado por la Diputación en 1878, respondiendo, particularidades locales al margen, al sentir general de la necesidad de enlazar, al menos, las localidades en las que se realizaban los más importantes mercados de la provincia.

A lo largo de la década de los años ochenta tiene lugar una sensible aceleración en la construcción de carreteras; el número de proyectos y, lo que es más importante, la inversión y ejecución de los mismos experimenta un importante crecimiento, lo que permite tener abiertos completamente al tránsito en 1894 la cantidad de 650 kilómetros, al tiempo que se trabaja en la apertura de otros 14 por parte de los 20 capataces y 164 peones camineros destinados en el servicio de Obras Públicas⁶⁷. Merced a ello se puede alcanzar, al finalizar, en 1898 la cantidad de 685,533 kilómetros como se puede apreciar en el cuadro 7, una cifra modesta; pero un paso de gigante.

⁶⁷ Id. Sig. 158, leg. 1873.

DENOMINACIÓN	ESTADO	Km.
Madrid a La Coruña por Medina del Campo, Benavente y Lugo	Construida	51,786
Villacastín a Vigo por Ávila, Salamanca, Zamora y Orense	Construida	184,723
Villacastín a Vigo a León por Benavente	Construida	47,246
Castrogonzalo a Palencia por Villalón	Construida	21,390
Tordesillas a Zamora por Toro	Construida	45,851
Valladolid a Salamanca por Tordesillas	Construida	13,401
Benavente a Mombuey por Rionegro	Construida	51,562
Zamora a Fermoselle por Bermillo de Sayago	Construida	61,800
Villanueva del Campo a Palanquinos por Valencia de Don Juan	Construida	4,813
Medina de Rioseco a Villalpando por Villafrechós	Construida	10,324
Medina de Rioseco a la estación de Toro	Construida	13,454
Peleagonzalo a Guarrate	Construida	23,832
Zamora a Cañizal	Construida	54,987
Fuentesauco a Alaejos	Construida	18,968
Zamora a Sejas	Construida	69,962
Valderas a Villafrechós por Casterverde	Construida	11,454
TOTAL CARRETERAS CONSTRUIDAS		685,553

CUADRO N° 7. Estado de las carreteras de la provincia el 31-XII-1898.

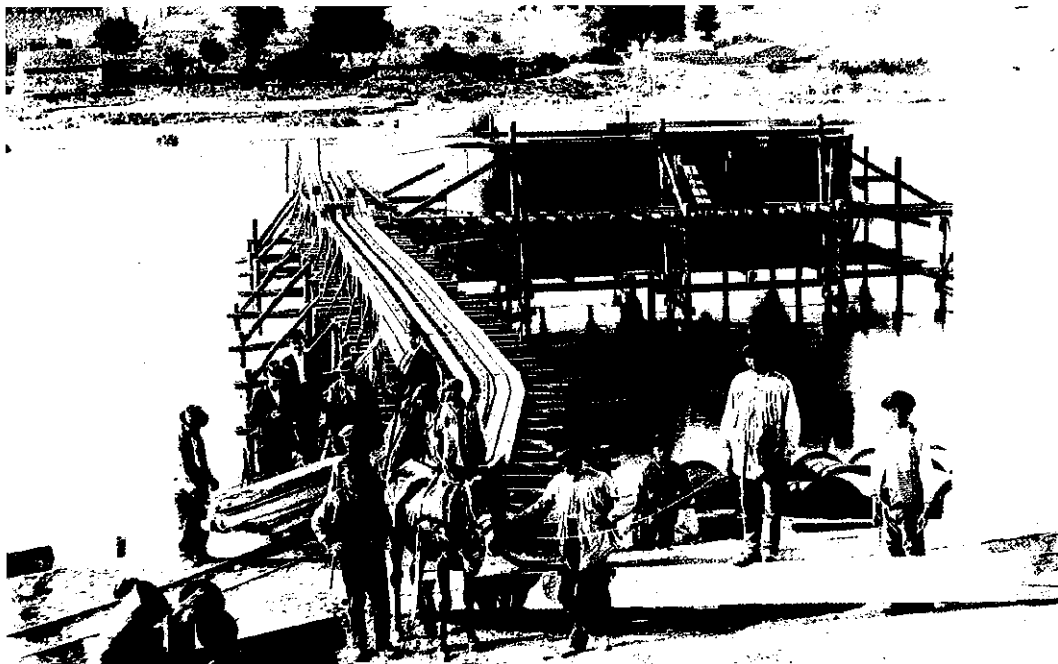


En la configuración de la red provincial. Quedan todavía por terminar, para completar la infraestructura viaria de la provincia de Zamora, un total de veintinueve carreteras de las que tan sólo tres se encuentran en obras, cinco tienen el proyecto aprobado por un importe total superior al millón de pesetas —1.355.371,18—, ocho se encuentran en estudio, tres en proyecto sin aprobar, y diez todavía no han sido estudiadas pese a contar con el correspondiente mandato desde hacía bastantes años.

Pero no es este, pese a su importancia, el único problema; la construcción de nuevas vías entraba en competencia con la necesaria conservación de las mismas, una tarea que si bien no requiere, en cada obra, un esfuerzo presupuestario muy elevado, si comienza a ser importante, globalmente considerada, cuando aumenta el número de kilómetros construidos y por tanto necesitados de conservación. Este es el sentir de la Comisión de Obras Públicas de la Diputación Provincial cuando en 1885 señala que «...terminada la carretera provincial de esta ciudad a Villalpando, es imprescindible atender a su conservación para no dar lugar a que se pierdan las cuantiosas sumas invertidas en su construcción, y convencida a consignar en el presupuesto para 1885-1886 la cantidad que el director de carreteras evaluara necesario; pero conocedores los que suscriben de la triste situación económica por que la Diputación atraviesa y de la necesidad de que en virtud de ella hay que procurar la mayor economía compatible con el cumplimiento de los servicios que se hallan a cargo de V.E., creen que podría consignarse en el presupuesto ordinario la suma de 30.000 ó 35.000 pesetas dejando las restantes para el adicional»⁶⁸. El cuadro nº 8 recoge la relación completa de

Proyecto de construcción de un puente en Cañizo. Año 1884 (Archivo Diputación de Zamora).

⁶⁸ A.D.P.Z., Actas, 2 de Abril de 1855.



Construcción de los pilares del puente de hierro sobre el Duero (Colección familia Gerardo Pastor Olmedo).

las carreteras al término del período considerado; la importancia de las obras que en él figuran pendientes de realización sirve para contrastar una de las principales insuficiencias con la que la provincia de Zamora se asoma al siglo XX: sus caminos vecinales.

De forma periódica y con ocasión de la publicación de reales decretos, leyes o instrucciones, el Gobierno recomendaba atender la construcción de caminos vecinales que enlazasen con las carreteras de primer orden con «...la extensa red de ferrocarriles que hoy cruzan nuestras ricas comarcas y principales centros de producción»⁶⁹. Ello había motivado la redacción de un primer y ambicioso Plan de 16 Caminos Vecinales en 1863; un plan que más que atender a las comunicaciones intermunicipales procuraba cubrir, mediante las vías apuntadas, las inmensas lagunas que habían dejado los planes de carreteras redactados con anterioridad. Sucede a este plan otro no menos ambicioso por el que se pretendía construir 64 caminos vecinales, aprobado el 29 de Mayo de 1866 y que, como el anterior, no dio resultado alguno; idéntica observación merece el plan que se aprueba al tiempo que el plan de caminos provinciales de 1878 ya que, tampoco llega a realizarse, en este caso por dos causas básicas: la necesidad de completar la red de caminos provinciales, y las dificultades presupuestarias. Finalizando el siglo este apartado era sin duda uno de los que en más lamentable estado se encontraba. R. Coderch en un artículo publicado el 30 de Marzo de 1889 en la Revista de Obras Públicas indica que «...la falta de iniciativa o recursos de nuestros municipios y diputaciones provinciales es causa del lamentable y escatísimo desarro-

⁶⁹ Proyecto de Plan de Caminos Provinciales. A.H.P. leg. 36.

llo que tienen aquí los caminos vecinales y carreteras provinciales; y para llenar este vacío, el estado se ve obligado a costear una red de carreteras, que si en otro tiempo pudieron llamarse generales no merecen ahora otro nombre que locales»⁷⁰.

⁷⁰ R. CODERCH: «Los ferrocarriles secundarios y las carreteras». *Revista de Obras Públicas*, 1889, tomo 7, pp. 82.

DENOMINACIÓN	ESTADO	KILÓMETROS	PRESUPUESTO
Puente de Hierro sobre el Duero en Zamora	En construcción	1,890	976.928,65
Toro a Peleagonzalo	En estudio	2,700	
Guarrate a Fuentesauco	En construcción	8,435	149,523,38
Fuentesauco al límite de Salamanca	En Estudio	5,349	
Valparaíso a Fuentesauco	Sin estudiar	22,672	
Salamanca a Fermoselle por Ledesma	En estudio	5,700	
Sejas a la frontera portuguesa	En construcción	12,086	314.396,32
Puente internacional sobre el río Manzanas	Proyecto aprobado	0,134	186.497,11
Puebla de Sanabria a la Meseta del Santo	Proyecto aprobado	12,142	539.718,64
Meseta del Santo a la frontera portuguesa	En estudio	14,000	
Rionegro al límite de León	Sin estudiar	34,000	
Fermoselle al límite de Salamanca	Sin estudiar	6,000	Ley 4-8-1882
Alaejos a Toro por Castronuño	Proyecto aprobado	7,200	169.913,16
Puente del Tera en la de Villacastín a Vigo	Sin estudiar	36,000	Ley 6-7-1883
Astorga a Puebla de Sanabria	Sin estudiar	34,500	Ley 27-7-1883
Cañizal al límite de Salamanca	Proyecto aprobado	9,382	172.974,18
Cerecinos de Campos a Fonfría	En estudio	65,000	Ley 14-12-1889
Valderas a Fuentes del Ropel	Proyecto aprobado	12,527	286.268,09
Límite de León a Puebla de Sanabria	Sin estudiar	32,000	Ley 22-7-1891
Villamayor de Campos al límite de Valladolid	En estudio	11,556	Ley 22-5-1892
Puebla de Sanabria al límite de Orense	En estudio	40,000	Ley 22-5-1892
Fonfría a Bermillo de Sayago	En proyecto	29,975	907.864,67
Puente sobre el Duero en Pino	En proyecto	0,190	326.308,26
Bermillo al límite de la provincia de Salamanca	En Proyecto	17,200	Ley 28-7-1893
Camarzana de Tera al límite de la provincia de León	Sin estudiar	20,000	Ley 10-5-1895
Del empalme con la carretera de Toro a Pedrosillo al límite de la provincia de Valladolid.	Sin estudiar	5,000	Ley 21-6-1895
De la carretera de Zamora a Fermoselle-Ledesma al límite con la provincia de Salamanca.	En estudio	38,000	Ley 28-8-1896
Hiniesta a Carbajales de Alba	Sin estudiar	25,000	Ley 6-9-1896
Tábara a La Tabla	Sin estudiar	30,000	Ley 25-6-1897
Fuentes del Ropel (Zamora) a Villafer (León)	Sin estudiar	9,000	Ley 15-7-1898
Belver de los Montes a la estación de la Tabla por Castronuevo y Villarrín de Campos.	Sin estudiar	29,000	Ley 12-8-1898
De la de Zamora a Tordesillas a Piedrahíta de Castro enlazando con la vía ferrea de Plasencia a Astorga.	En estudio	25,000	Ley 19-8-1898

CUADRO N° 8. Estado de las carreteras de la provincia el 31-XII-1898.

Hay que esperar hasta los primeros años del siglo XX para que la inversión en caminos vecinales adquiriera cierta relevancia. Los pequeños proyectos se suceden con inusitada rapidez, conservándose una relación bastante extensa en el Archivo de Obras Públicas de la provincia de Zamora; de modo particular un total de veintitrés datan del decenio 1900-1910, diecinueve de la década de los años veinte y once de la década siguiente⁷¹ Su construcción y constante mantenimiento alcanza prácticamente hasta los años cincuenta del siglo XX, toda vez que los recursos eran muy escasos y las condiciones de partida muy lamentables. Alguno de los de mayor importancia todavía se encontraban, en 1905 y acertada descripción de F. Olmedo y Rodríguez, en estado natural como sucede, por ejemplo con los de Bermillo a Cubo del Vino —carretero natural—, Castrocontrigo a Puebla de Sanabria —herradura—, Fermoselle a Alcañices —herradura en toda su longitud—, Fonfría a Mahíde por Rabanales —carretero natural de difícil tránsito en época de lluvias por lo pantanoso del terreno—, Montamarta a Ricobayo —intransitable para carros—, Piedrahíta de Castro a San Esteban del Molar —carretero natural—, Toro a Colinas de Trasmonte —carretero natural—, Toro a Ledesma —carretero natural—, Zamora a Benavente por Cubillos —carretero natural—, de Villafranca de Duero a Toro —carretero natural—, Santa Eulalia de Tábara a Alcañices —carretero natural— entre otros de similar o menor importancia de los muchos que estructuran el espacio provincial⁷².

La construcción de todos ellos, a lo largo de las cuatro primeras décadas del siglo XX, vino a completar una red de comunicaciones en la que, además de las carreteras de primer orden, era auténtico eje vertebrador el trazado del ferrocarril; un trazado incompleto, de tardía ejecución, y por ende insuficiente, pero de enorme trascendencia en la vida económica y social de la provincia de Zamora durante el siglo XIX y gran parte del XX, hasta que, la competencia de sistemas de transporte concurrentes, y la aplicación de estrictos criterios rentabilistas en su gestión, desemboque en el cierre de las líneas y consiguiente e inevitable abandono de toda la infraestructura material puesta a su servicio.

5. LA INTRODUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE ZAMORA. UN TRAZADO AL SERVICIO DE LOS INTERESES ESTRATÉGICOS DEL ESTADO: LA COMUNICACIÓN DE MADRID CON GALICIA

Una importancia similar a la construcción de la red de carreteras dentro de la provincia, tanto de aquellas concebidas para la comunicación interior como las que comunicaban con las provincias vecinas, tuvo sin lugar a dudas la construcción del ferrocarril; una obra costosa y realizada con exasperante parsimonia, toda vez que la red diseñada en los diferentes Planes no se completó hasta el 24 de Septiembre de 1953, fecha en la que se inauguró el tramo Zamora-Puebla de Sanabria, correspondiente al

⁷¹ Entre 1895 y 1910 se redacta proyecto de construcción para los siguientes caminos vecinales: puente sobre el río Lor en el trozo 14 de la carretera de Nadel a Quesoga (1895), puente de Galende sobre el río Tera (1897), Villafáfila a la estación de la Tabla (1889), estación de Piedrahíta de Castro a Cerecinos del Carrizal (1899), Fermoselle a la Venta de los llanos a el barco del río Tormes (1899), Casasola de Arión a la de Tordesillas a Zamora en Morales de Toro (1900), puente sobre el río Tera en Santibáñez (1901), Jambrina a Peleas de Arriba. (1901), Toro a Castro nuevo (1903), Fuentesauco a el Cubo del Vino (1903), Villacastín a Vigo a Cional (1903), Fuentesauco a Corrales del Vino. (1903-1911), Santa Clara de Avellido a la estación del FC. de Corrales del Vino (1903), Fuentesauco a el Cubo del Vino (1903), Zamora a Carbajales de Alba (1904-08), Zamora a Almaraz (1905), Palacio de Sanabria a Carbajales de la Encomienda (1905), puente económico de las Animas sobre el río Villarino (1905), Luelmo a Fadón (1905), Aspariegos a Piedrahíta de Castro (1905), Bustillo del Oro a Malva (1906), Malva a Villalube (1907), Villárdiga a Cerecinos de Campos a Tapioles (1908). A.O.P.Z. Sig., no consecutivos 99 a 158.

⁷² F. OLMEDO Y RODRÍGUEZ: *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma*. Valladolid, 1905, Cfr. pp. 50.

ferrocarril Zamora-La Coruña. El trazado de la red ferroviaria, como ya había sucedido en el caso de las carreteras, marginó definitivamente a las comarcas más occidentales, hecho que en este caso puede ser perfectamente explicable si se tiene en cuenta que, al menos en su origen, el ferrocarril no fue concebido enteramente como un servicio público, sino como un negocio más o menos lucrativo, si bien es cierto que, al menos en España, «...la historia de las compañías ferroviarias es la historia de sus quiebras o de sucesivos arreglos con sus acreedores»⁷³.

La construcción de ferrocarriles en España atravesó por diversas vicisitudes a lo largo de un dilatado período en el que sobresalen tres hitos fundamentales, como son, la promulgación de la Ley General de Ferrocarriles del 3 de Junio de 1955 y la homónima de 23 de Noviembre de 1877, una ley que modificaba en muy poco la anterior y que estuvo vigente hasta 1841, año en el que se promulga la ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes por Carretera de 24 de Enero de 1841. Todo este período estuvo condicionado por las enormes dificultades de las compañías concesionarias, y por el oligopolio que ejercen tres de ellas: la Madrid-Zaragoza-Alicante (M.Z.A.), la compañía de Ferrocarriles Andaluces y la compañía de ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste, que más tarde, tras su incautación por el Estado pasa a denominarse Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste creada el 9 de Septiembre de 1928⁷⁴.

La primera de las líneas proyectadas que interesaba a la provincia de Zamora fue la de Medina-Zamora-Orense-Vigo; la correspondiente concesión a la compañía del mismo nombre se realizó el 19 de Febrero de 1861 y su construcción, hasta la ciudad de Zamora, se hizo con sorprendente rapidez, puesto que el primer tramo entre Medina del Campo y Nava del Rey se inauguró el 3 de Julio de 1863 para enlazar un año después, en Mayo de 1864, con Toro —día 3— y Zamora —día 28—. La esperanza de ver prolongada esta línea conforme al proyecto original se vio pronto frustrada; el mismo año en que la primera locomotora llegó a la estación de Zamora una comisión de ingenieros a la que el Gobierno encargó la elaboración de un plan general de ferrocarriles, eliminaba la prolongación hasta Orense «...por no encontrarle razón de ser debido a las dificultades del terreno y a la poca vida de la comarca que atraviesa»⁷⁵.

La Compañía de ferrocarriles de Medina-Zamora-Orense y Vigo, radicada en Cataluña, constructora y explotadora de la línea, abandonó el proyecto de prolongar el ferrocarril de Zamora a Orense, obteniendo en cambio la concesión del tramo de Orense a Vigo que terminará de construir en 1881. Esta compañía, que se denominó desde entonces de los Ferrocarriles de Medina a Zamora y de Orense a Vigo, entrará a formar parte, en 1928, de la Compañía Nacional del Oeste, pero subsistió en cambio como empresa constructora.

Tras desestimarse en el Plan de Ferrocarriles de 1887 la construcción de la línea de Zamora a Orense, en este caso en favor de la de Orense-Monforte, volverá a ser incluida en la ley de 25 de Diciembre de 1912 de

⁷³ F. WAIS SAN MARTÍN: *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid 1974, Cfr. pp. 50.

⁷⁴ A. CASARES ALONSO: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid 1973, Cfr. pp. 166.

⁷⁵ Id., *ibid.*, pp. 399.

Ferrocarriles Complementarios de la red general española, si bien la subasta de las obras tuvo que ser declarada desierta por dos veces consecutivas; más tarde, en 1926 el gobierno de la dictadura de Primo de Rivera acuerda que sea construida por el Estado, modificando parte del trazado, ya que a partir de Orense toma dirección a La Coruña pasando por Santiago de Compostela, siendo la antigua Compañía de Medina-Zamora-Orense y Vigo, tras el sesgo dado a sus negocios, la que iniciará de nuevo las obras; dividida en cuatro tramos, las obras dan comienzo en 1927 por los tramos Zamora-Puebla de Sanabria y Santiago-La Coruña⁷⁶.

Con el advenimiento de la República las obras sufrieron una nueva paralización por razones de índole económica, para reanudarse en 1834, transcurriendo más de veinte años hasta la finalización de las mismas; el 24 de Septiembre de 1853 se inauguró el tramo Zamora-Puebla de Sanabria, el 2 de Julio de 1957 entra en funcionamiento el enlace entre Puebla de Sanabria y Carballino y finalmente, el 2 de Julio de 1958 es inaugurado el tramo entre Carballino y Santiago de Compostela⁷⁷. Con ello no sólo se procuraba un mejor acceso al puerto de Vigo a las economías de las provincias más occidentales, sino que se completaba un trazado diseñado cien años antes, reiteradamente demandado por la Provincia, y se procuraba comunicación a alguna de sus comarcas económica y socialmente más atrasadas, a causa, precisamente, de su secular aislamiento. Una buena muestra de la permanentemente insatisfecha aspiración provincial la proporciona I. Calvo Madroño, quien en 1914 señalaba que «...el día que se haga el ferrocarril de Zamora a Orense podrá comunicar —la provincia— con el puerto de Vigo y es de esperar que le de animación y vida, no sólo por tener un puerto cercano, sino porque será esta línea el paso obligado para los viajeros que vengan de América con el propósito de recorrer Europa, o siquiera de ir a París, pues rendirán su viaje los grandes transatlánticos en Vigo a fin de evitar a los viajeros la aduana portuguesa y por ahorrar unos kilómetros de recorrido»⁷⁸. Vana esperanza. En ningún momento esta línea llegó a ser vía de penetración del acaudalado e incipiente movimiento turístico americano con dirección a Europa; es más, ni siquiera llegó a reemplazar a las tradicionales vías de conexión e intercambio comercial con el exterior.

La segunda de las grandes líneas que atravesaba la provincia fue la de Malpartida-Astorga, línea que fue incluida en la Ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 dentro de la *red del Noroeste y su enlace con la del Norte*. La oportunidad, coste y trazado de esta línea, una vez reconocido el principio de la universal utilidad del ferrocarril, suscita en la provincia de Zamora un encendido debate. Los previsibles efectos inmediatos del mismo, en el frágil equilibrio económico del territorio de la provincia de Zamora, dieron lugar, sino una oposición frontal a su construcción, si al menos una negativa rotunda a costear de forma solidaria su financiación por parte de los diputados pertenecientes a aquellas comarcas que, por su situación y por los caracteres de su balanza comercial, en poco o en nada se iban a beneficiar del mismo.

⁷⁶ J. NAYA PÉREZ: «Apuntes para una historia del ferrocarril Zamora-La Coruña». Revista, 1986, pp. 209.

⁷⁷ J. GARCÍA FERNÁNDEZ: «El ferrocarril Zamora-La Coruña». *Estudios Geográficos* nº 69, pp. 519.

⁷⁸ I. CALVO MADROÑO: Descripción geográfica, histórica y estadística de la Provincia de Zamora. Loc., cit. pp. 85.



El ferrocarril no fue concebido enteramente como un servicio público, sino como un negocio (Colección familia Gerardo Pastor Olmedo).

Y es que, se trataba de una línea considerada de enorme trascendencia para los partidos de Zamora, Toro, Fuentesauco y Benavente, poco importante, en cambio, para los partidos de Villalpando y Bermillo de Sayago y Alcañices, y muy perjudicial para el partido de la Puebla de Sanabria; para llevar a cabo su construcción la empresa concesionaria solicita a la Diputación Provincial de Zamora en 1883 una subvención económica directa que algunos diputados y particularmente el diputado por Puebla de Sanabria D. Mateo Prada, consideran innecesaria por dos razones fundamentales; de una parte porque el 25 por 100 de subvención directa que se reclama a la Diputación y la franquicia de materiales, se añadiría a la subvención que, con gran generosidad, concede el gobierno haciendo aumentar de forma desproporcionada el beneficio de la empresa concesionaria y constructora. Por otra parte, como era práctica habitual en algunos proyectos ferroviarios, los presupuestos estaban sobredimensionados, de tal modo que el esfuerzo adicional que tiene que realizar la empresa es muy reducido. En particular el coste por kilómetro del total de los 345 de que consta la línea es de 246.000 pts., cuando, a juicio de los Diputados de la Puebla de Sanabria, y «...calculando una buena y más que buena, pingüe utilidad al contratista de las obras puede hacerse el ferrocarril de Zamora a Astorga por ochenta y siete mil pesetas kilómetro, descompuesta esta cantidad de la siguiente manera: 7.000 por expropiaciones, 40.000 material fijo y 40.000 id. móvil. Total ochenta y siete mil pesetas por kilómetro»⁷⁹. Pues bien, para llevar a cabo esta obra el Gobierno concede una subvención de 60.000 pesetas que se añade a la franquicia que alcanza a los materiales utilizados hasta el equivalente de 50.000 pesetas por kilómetro, por lo que el coste teórico por kilómetro para la empresa era de 136.000 pts., es decir, un 53 por 100 del total presupuestado.

Pero con ser importantes estas razones, la frontal oposición de algunas comarcas a conceder la subvención que la empresa solicita encuentra su mejor fundamento en la estructura económica comarcal; en las tierras del

⁷⁹ A.D.E.Z., Actas, de 9 de Abril de 1883.

Dos aspectos de la construcción del puente de hierro del ferrocarril (Colección familia Gerardo Pastor Olmedo).

→

occidente zamorano y en particular las de Aliste y Puebla de Sanabria apenas se produce el cereal suficiente para el consumo de su población, por lo que es muy reducida o prácticamente inexistente su exportación a otras regiones; importan en cambio todos los caldos que se consumen, caldos que, por razones obvias, sufrirán un incremento en su precio una vez encuentren mejor salida las producciones de las comarcas vinícolas. Pues bien, tal incremento se añadiría a las exacciones precisas para subvencionar a la empresa concesionaria del ferrocarril, dando de este modo vida, en palabras del diputado provincial D. Mateo Prada «...a lo que ha de producir una muerte lenta a sus habitantes»⁸⁰.

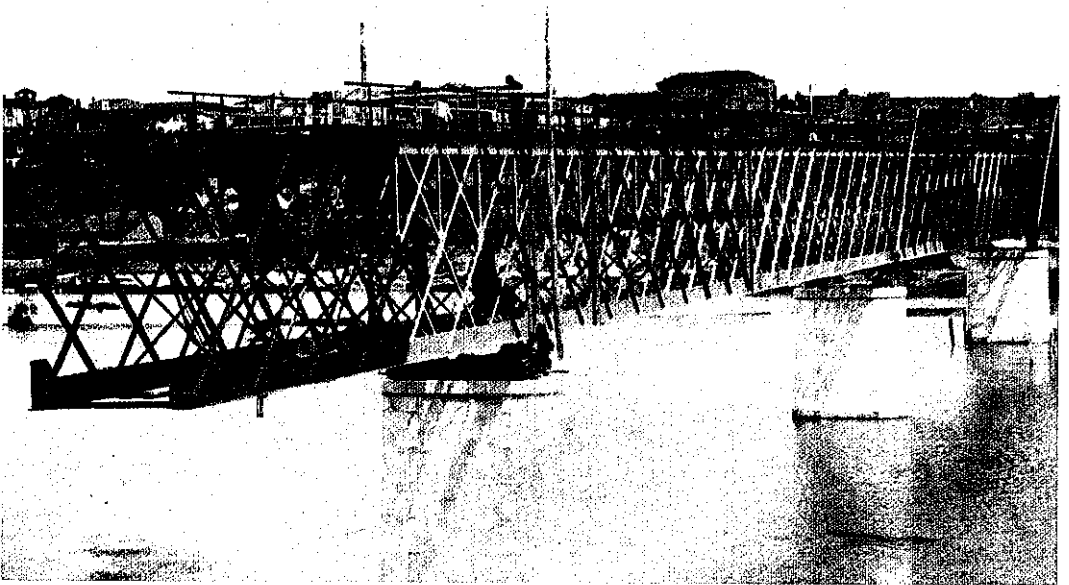
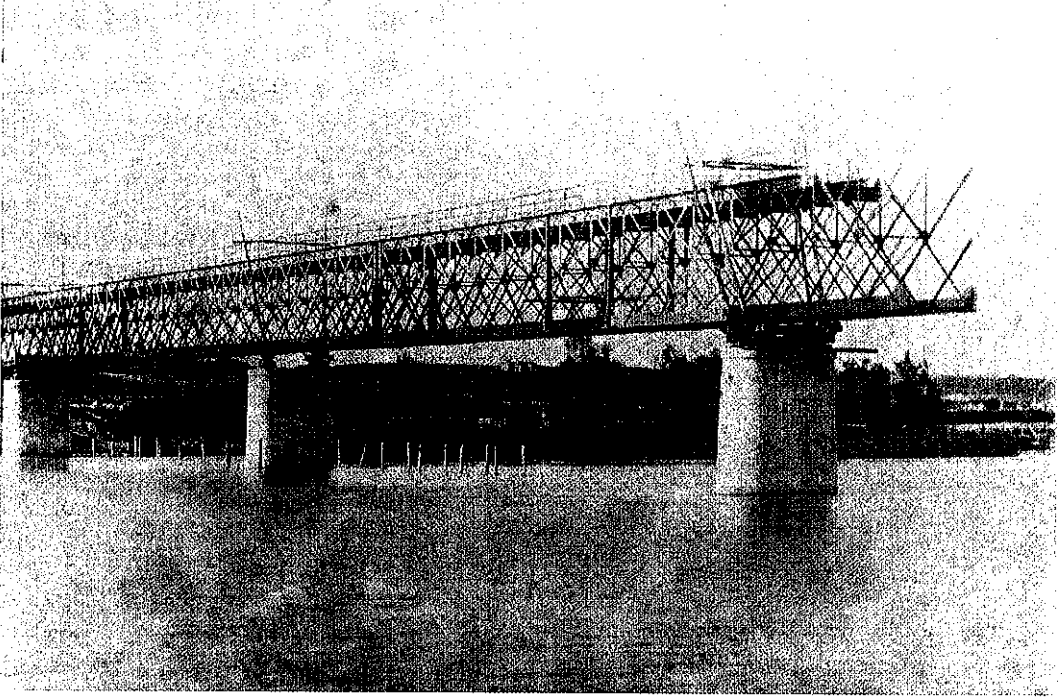
Por fortuna, la radical y en cierto modo insolidaria proposición del diputado aludido apenas encontró eco, siendo desestimada por la Diputación por considerar de utilidad general la construcción de la citada vía. Nuevamente, y con fecha 5 de Septiembre de 1888, se recibe una solicitud de ayuda para la construcción que da lugar a la formulación de un proyecto con el que se pretendía ordenar la concesión de ayudas con esta u otra finalidad similar. De modo particular la Diputación se compromete a «...entregar a la compañía que se quede en la subasta que ha de tener lugar el primero de Junio próximo con la concesión de las obras del ferro-carril de Malpartida a Astorga la cantidad de setecientos cincuenta mil pesetas a cambio de acciones de dicha compañía por igual suma que las entregas que vaya haciendo y por el valor nominal de aquellas, realizándose el pago a la compañía por parte de la Diputación de la cantidad total ofrecida en doce años»⁸¹. Se ponen en evidencia, con este acuerdo, las dificultades económicas de la Diputación ya que se solicita al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación «...autorización para ceder a la compañía a quien se adjudique la construcción de las obras el crédito que le pueda corresponder por los adelantos que tengan hechos y no cobrados para las obras de la carretera de Villacastín a Vigo, cuya cesión será gratuita y sin condiciones si para ello autoriza el Gobierno a la Diputación, y si la cesión gratuita no fuese posible, la compañía entregará a la Diputación acciones de la misma por su valor nominal»⁸².

No acaban aquí los problemas en cuanto al trazado de la línea respecta; el interés que suscitaba en algunos municipios obligó a intervenir a la Diputación Provincial quien, en sesión plenaria de 7 de Noviembre de 1888, adopta una serie de acuerdos de enorme trascendencia por el cambio de concepción que, para las obras públicas de interés para la provincia de Zamora, representa. En efecto, la comisión de hacienda recomienda no conceder una subvención de doscientas cincuenta mil pesetas para llevar el ferrocarril de Malpartida a Astorga por Fuentesauco, subvención que se solicita para contrarrestar la concedida por la Diputación de Salamanca para hacer pasar el trazado por Ledesma, así como para ser alternativa a la carretera de Zamora a Fuentesauco que, de lograrse este objetivo sería innecesaria; entre las causas que motivan este rechazo cabe destacar «...las grandes dificultades que se ofrecen para realizarlo por la situación precaria de la generalidad de los pueblos de la provincia, y teniendo en cuenta que por acuerdos precedentes de la Diputación el presupuesto provin-

⁸⁰ Id. Loc. Cit.

⁸¹ Id. 5 de Septiembre de 1888.

⁸² Id. Ibid.



cial ha de ser gravado durante diez años con la subvención votada para auxiliar la construcción del ferrocarril de Malpartida a Astorga»⁸³.

En la misma sesión del pleno de la Diputación se da cuenta de una proposición que considera que «...los ferrocarriles de vía estrecha son del objeto preferente de los fondos provinciales» y que de entre ellos merece especial atención otorgar una subvención de quinientas mil pesetas para auxiliar la construcción de un «...ferrocarril económico que partiendo de la Puebla de Sanabria y corriendo paralelo a la carretera que une Benavente empalme en este punto con el llamado de Malpartida»⁸⁴. Asumida esta conveniencia, se acuerda otorgar una subvención de cincuenta mil pesetas para la misma, así como doscientas cincuenta mil pesetas para la línea comprendida en la red de las secundarias de Rioseco a Benavente; la primera será contemplada en la ley de Ferrocarriles Secundarios de 26 de Marzo de 1908, mientras que la segunda correrá peor suerte y no figurará entre las aprobadas en la misma ley.

Tras la correspondiente subasta, la concesión de esta línea se realiza el 12 de Junio de 1888 en favor de R.M. Lobo, quien, a su vez, la transfiere a otra empresa denominada Ferrocarriles del Oeste de España; por último y tras sufrir no pocos avatares, se cede la concesión a una compañía llamada de explotación de los ferrocarriles de Madrid-Cáceres-Portugal y del Oeste, constituida en Madrid el 10 de Noviembre de 1895⁸⁵. El trazado de la misma, con llegada a Astorga, se completó el 10 de Julio de 1896, no sin antes superar alguno de los mayores obstáculos que la provincia presentaba como fue la construcción del Puente sobre el río Duero en Pinilla, puente que se inaugura en el año 1890; el coste total de la línea, para los 348 kilómetros de que constaba fue de más de setenta y tres millones de pesetas⁸⁶.

La opción por el trazado de Zamora a Astorga no acalló el eco, a veces clamor, por construir una línea entre León y Benavente, una línea recomendada por la Comisión que elabora el anteproyecto de plan de ferrocarriles de 1877. Los argumentos de índole económica parecían a sus defensores absolutamente concluyentes ya que representa una gran ventaja para los vinos «...que en gran abundancia se cosechan en todos los términos de los pueblos que reúne desde el primer kilómetro hasta el último»⁸⁷. Su construcción vendría a resolver un problema estructural como es el del transporte de ciertos productos, especialmente del vino, hacia Galicia; un transporte que, finalizando la década de los años ochenta del siglo XX «...todavía se hace hoy, como en el siglo pasado, en carros por la carretera de Madrid a La Coruña»⁸⁸. Se entendía por parte del anónimo redactor del alegato de defensa del ferrocarril León-Benavente que debería ser más natural que los vinos embarcasen en las estaciones ferroviarias de Zamora, Medina o Valladolid, para continuar en ferrocarril a Galicia por Palencia, León y Astorga, pero como no sucede de este modo y hay que realizar un gran rodeo, resulta aún más económico el transporte en carro por los caminos de estado tan deficiente que por ferrocarril.

Completada la estructura básica de la red ferroviaria merced a las dos líneas pertenecientes a la red general señaladas, quedó relativamente bien

⁸³ Id. 7 Noviembre de 1888.

⁸⁴ Id. Ibid.

⁸⁵ A. CASARES ALONSO: *Estudio económico de las construcciones ferroviarias en España*. Loc., cit. pp. 167.

⁸⁶ F. OLMEDO Y RODRÍGUEZ: *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma*. Loc., cit. pp. 46.

⁸⁷ *Proyecto de Ferrocarril entre León y Benavente*. León, Imprenta de los herederos de Mifión 1886. Cfr. pp. 46.

⁸⁸ Id. Ibid. pp. 48

resuelto el problema de la comunicación con el exterior; cierto es que no hay todavía enlace ferroviario entre el Noroeste y el resto de la provincia, cierto es también que, como hemos apuntado, éste habrá de esperar todavía algunos años, pero tan importante como alcanzar este objetivo hubiese sido completar la trama ferroviaria interior, una finalidad perseguida por las leyes y planes de Ferrocarriles secundarios y estratégicos.

6. LOS PLANES DE FERROCARRILES SECUNDARIOS, ESTRATÉGICOS Y COMPLEMENTARIOS DE 1908 Y 1912: UNA UTOPIA NECESARIA, UNA ESPERANZA FRUSTRADA

Transcurridos algunos años desde que se aprobó la ley General de Ferrocarriles en 1855 y relativamente consolidadas las primeras compañías ferroviarias comienza a preocupar al Gobierno, en la segunda mitad de los años sesenta, la necesidad de «...extender la benéfica influencia de estas vías a las comarcas situadas fuera de las zonas a las que hoy llega su acción, acordando, al efecto la construcción de nuevas líneas de carácter más secundario, que pongan en directa y rápida comunicación con las arterias principales, los centros productores y de consumo que hoy se ven privados de este beneficio»⁸⁹. Continuando con el afán por dar forma a esta preocupación, y una vez superados los agudos conflictos sociopolíticos de las décadas de los años sesenta y setenta, se publica un Real Decreto de fecha 16 de Septiembre de 1866 en el que se dispone la formación de un plan de carreteras y otro de ferrocarriles económicos, para, dos meses más tarde encomendar a los ingenieros jefes de obras públicas de cada provincia la redacción de propuestas de Ferrocarriles Secundarios. Nada de ello llega a realizarse toda vez que, el 16 de Marzo de 1888 y por Real Orden queda derogado en decreto citado del año 1866 al tiempo que se nombra una comisión encargada de proponer un plan de ferrocarriles secundarios, plan que es aprobado el 9 de Junio de 1893 aunque corre la misma suerte que los proyectos anteriores; la crisis finisecular obliga a paralizar unas obras que hubiesen requerido un ingente esfuerzo presupuestario, esfuerzo que no podía realizarse en tan cruciales momentos.

Hay que esperar hasta el año 1908 para que sea definitivamente aprobada la primera ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos; en el plan que, a modo de apéndice, se publica, se incluyen para la provincia de Zamora, cuatro líneas de ferrocarriles secundarios, que en el artículo 1º de la citada ley se definen como los *destinados al servicio público con motor mecánico de cualquier clase, que se concedan en adelante y no estén comprendidos en la red de los del servicio general*⁹⁰; con dos de ellas se pretendía poner en comunicación directa una ciudad de creciente dinamismo económico como Valladolid —estratégicamente situada dentro de la red general— con las líneas abiertas al tráfico en la provincia de Zamora. La primera de estas líneas de ferrocarril secundario, con una longitud de 55 kilómetros tendría origen en Valladolid para alcanzar, vía Tordesillas, la

⁸⁹ Real Orden de 1 de Septiembre de 1866. Citada en: J. DE LAZÚRTEGUI: *El problema ferroviario y la integral reconstrucción económica de España*. Bilbao 1920, Cfr. pp. 99.

villa de Toro y en ella enlazar con el Ferrocarril Medina-Zamora-Orense-Vigo; la segunda tendría como punto-origen Tordesillas dirigiéndose desde ella y por Nava del Rey, y Fuentesauco a la estación del Cubo del Vino perteneciente al ferrocarril de Plasencia a Astorga. Sus setenta kilómetros de longitud y las comarcas que atravesaba la habrían convertido, de facto, en uno de los ejes más dinámicos de todos cuantos surcaban el espacio provincial, al aproximarlas a dos nodos estratégicos en la red general como Valladolid y Medina del Campo. —Gráfico nº 5—.

Una tercera línea, en este caso de tan sólo 15 kilómetros, había de poner en comunicación Villalpando con Villanueva de Campos, lugar éste en el que empalmaría con el ferrocarril Valladolid-Medina de Rioseco-Palanquinos-León. Por último, una cuarta línea de ferrocarril secundario prevista era la que debería comunicar Benavente con Villarino de las Manzanas, municipio próximo al río del mismo nombre, frontera con Portugal, una línea de 92 km., de trazado singular, paralelo a la carretera de Benavente a Mombuey, pero de enorme interés ya que habría permitido integrar a una comarca como Aliste tan mal comunicada y económicamente atrasada. Formaba parte del subgrupo de ferrocarriles secundarios subvencionados, pero su elevado presupuesto —17.234.713 pesetas en conjunto y 187.132 pesetas por kilómetro— resultaba disuasorio para las empresas interesadas en la construcción de este tipo de líneas, máxime a la vista de la muy escaso tráfico de mercancías y personas que era capaz de generar.

Una importancia similar tenían los trazados propuestos para las cuatro líneas comprendidas dentro del Plan de Ferrocarriles Estratégicos, es decir de *aquellos que, con independencia del servicio que prestasen a otros intereses generales, atendiesen directamente a las necesidades o conveniencias de la defensa nacional*⁹¹. Las líneas propuestas en la provincia de Zamora eran las siguientes: Benavente a Villanueva del Campo, de 22 kilómetros, Benavente a Puebla de Sanabria, de 90 kilómetros, de Verín a Puebla de Sanabria por San Juan de Laza, de 88 kilómetros, y finalmente la línea de Zamora a Fermoselle, de 60 kilómetros. Si las tres primeras hubiesen paliado el acusado déficit de comunicaciones de Galicia con el interior del país, la última hubiese equilibrado el trazado de la red ya existente, un trazado que privilegiaba el Centro y Este de la provincia y mantenía a las comarcas de Sayago y parcialmente a la de Aliste, en el más absoluto aislamiento, al ser también muy deficiente en las mismas el trazado y estado de las carreteras.

Lamentablemente, no llegó a construirse ninguna de las líneas indicadas, entre otras causas por haber resultado muy poco atractivas a la iniciativa privada dada la pobreza de las zonas que atravesaba y a causa de las exigencias que las necesidades de defensa imponían. Sirvan de ejemplo a este respecto las condiciones que incluye la publicación, el 1 de Marzo de 1913 en la *Gaceta de Madrid*, oídos la Junta de Defensa Nacional y el Consejo de Obras Públicas, del concurso de proyectos para el ferrocarril estratégico de Verín a Puebla de Sanabria; en él se indicaba que «...el ferrocarril deberá hallarse dotado para el transporte de piezas de artillería de

⁹⁰ Id. *Ibid.*, pp. 107.

⁹¹ Id. *Ibid.*, *Loc.*, cit.



seis metros 87 centímetros de largo en su mayor longitud y de 6.300 kilogramos peso máximo» y que «...la línea no deberá pasar a vanguardia de los puntos fortificados ni de aquellas posiciones que por su situación o condiciones especiales hayan de ocuparse y constituir núcleos de la defensa o puntos de apoyo del ataque en caso de guerra»⁹². Problemas defensivos al margen lo cierto es que, como señala F.A. Cambó en el año 1918, las causas de las múltiples insuficiencias que presentaba la infraestructura ferroviaria había que buscarlas principalmente en haber considerado el ferrocarril como un negocio privado y no como un servicio público; y es que el Estado, en efecto «...confió a la iniciativa privada la construcción y explotación de los ferrocarriles y su desarrollo y su marcha siguió los azares de los negocios privados sin que ni en la determinación de las líneas a construir, ni en el régimen de explotación se obedeciera a otras normas y direcciones que las encaminadas a proporcionar un rendimiento al capital invertido»⁹³.

El 25 de Diciembre de 1912 se promulga una nueva ley sobre Ferrocarriles Complementarios de la Red General Española, ley que puede considerarse en cierto modo como «...la última tentativa legislativa en busca de construcción de ferrocarriles mediante concesiones»⁹⁴; una ley que, pese a mejorar los beneficios económicos otorgados a las empresas no tuvo capacidad para reactivar el sector. En ella estaban comprendidos, además de otras cuatro líneas, los ferrocarriles de una vía y ancho normal

Locomotora que prestaba su servicio en Zamora (Colección familia Gerardo Pastor Olmedo).

español de Medina del Campo a Benavente y de Zamora a Orense pasando por La Gudiña, presentándose a tal fin sendos proyectos para su construcción. Lamentablemente el comienzo de la Gran Guerra arruinó a las pocas explotaciones en marcha, y desalentó a cuantas compañías habían iniciado los trámites para la construcción de alguna de las líneas previstas⁹⁵. De este modo, y como ya había sucedido con la ley del año 1908 la correspondiente al año 1912 constituye un rotundo fracaso, acabando con ello las esperanzas de completar la red ferroviaria provincial; seis años después de su promulgación, pese al relanzamiento de los negocios ferroviarios y a haberse desarrollado en los oportunos reglamentos —Real decreto de 14 de Enero de 1909, Real Orden de 3 de Diciembre de 1909 y Real Decreto de 20 de Septiembre de 1910—, apenas habían sido inaugurados 300 kilómetros, de los cerca de 14.000 propuestos, poniendo en evidencia el abismo que separaba una propuesta técnicamente atractiva, que había posibilitado la elaboración de innumerables proyectos, pero de escaso interés en razón de su carácter complementario cuando no enteramente subsidiario.

El fracaso generalizado de las empresas ferroviarias constituidas desde 1850, una subvención estatal condicionada a la finalización de las obras, y las dificultades para encontrar una financiación que sólo podía respaldarse en estas condiciones mediante el recurso al aval personal, son otras tantas causas que explican el fracaso de los ferrocarriles secundarios o complementarios.

Por lo que respecta a la provincia de Zamora, y en razón de su excéntrica situación desde el punto de vista territorial, estando alejada de los grandes centros de producción y contando por consiguiente con un reducido el tráfico comercial, las líneas proyectadas no ofrecían atractivo alguno para la inversión de empresas concesionarias, por lo que no fue construida ninguna de ellas; se aprobó el proyecto y se realizó la subasta para la construcción del ferrocarril Valladolid-Tordesillas-Toro-Cubo del Vino, presupuestado en 22.538.524 pesetas, contando con una presunta garantía del Estado de 1.126.927 pesetas. Una línea ferroviaria de notable importancia para la provincia y partido de Toro ya que se presumía iba a tener capacidad para «...sacar a este Partido, tan rico en producciones, del aislamiento en que hasta el presente ha estado y a aquél le facilitará el contacto con Valladolid, con quien hace el principal Comercio»⁹⁶.

Contaba también con subvención y fue aprobado, asimismo, el proyecto para la construcción del ferrocarril de Zamora a Fermoselle; su presupuesto para los poco más de 73 kilómetros de que constaba era de 8.414.621 pesetas, pero carecía de atractivo alguno para las grandes empresas ferroviarias, y no existía en la provincia entidad empresarial con capacidad financiera suficiente ni empresario filántropo capaz de aportar el capital con el que proceder a su construcción, por lo que corrió igual suerte que el ferrocarril anterior.

Se solicitó la aprobación para el ferrocarril secundario de Villalpando a Villanueva de Campos, cuyo presupuesto ascendía a la cantidad de

⁹² B.O.P.Z. Viernes 14 de Marzo de 1913.

⁹³ F.A. CAMBÓ: *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. Madrid 1918. pp 41.

⁹⁴ F. WAIS SAN MARTÍN: *Historia de los ferrocarriles españoles*. Loc., cit. pp. 517.

⁹⁵ I. RODRÍGUEZ ZARRACINA: *El ferrocarril directo de Valladolid a Vigo y las comunicaciones directas con Galicia-Valladolid*. Valladolid, 1916. Cfr. pp. 5.

⁹⁶ I. CALVO MADRÓN: *Descripción Geográfica, Histórica y Estadística de la provincia de Zamora*. Loc., cit. pp. 334.

Antigua estación del ferrocarril de Zamora, derribada en 1959.



2.268.720 pesetas, y de Benavente a Villarino de las Manzanas, tramo cuyos 92 kilómetros precisaban de 17.234.713 pesetas de presupuesto. Asimismo se solicita y tramita la subvención para los ferrocarriles estratégicos de Benavente a Puebla de Sanabria, obra esta que importaba 8.274.888 pesetas y de Benavente a Villanueva de Campos que precisaba un desembolso de 1.398.043 pesetas, pero tampoco llegaron a realizarse. Hasta que en 1926 se decida la construcción, por parte del Estado, del ferrocarril Zamora-Orense-La Coruña, terminado en 1957, el Nordeste de la provincia de Zamora careció de comunicación ferroviaria con Galicia e incluso con su capital.

Todavía en el año 1924 se confiaba en ver construida alguna de las líneas citadas, resultando a este respecto sumamente esclarecedor el testimonio de I. Calvo Madroño quien indicaba, recogiendo sin duda una sentida aspiración política y popular, que «...sería deseable que se hicieran también los ferrocarriles de Medina a Benavente y de éste a Puebla de Sanabria, de Benavente a León y otro de Fermoselle a Zamora para completar la red de vías férreas proyectadas: todavía quedaría el partido de Alcañices sin ferrocarril, si bien no sería una empresa titánica el enlazarlo con Braganza, y así tendría la provincia una comunicación relativamente corta con el mar de Oporto»⁹⁷.

Frustrados todos estos proyectos, la comunicación entre los diferentes municipios debía realizarse necesariamente a través de unas carreteras mal acondicionadas, a las que el Estado no había prestado la suficiente atención, lo que constituía un serio inconveniente para el desarrollo de la economía provincial. Al terminar por ello el siglo XIX, y pese a las mejoras introducidas en una parte de su infraestructura viaria, Zamora era todavía, como se describía cincuenta años antes «...un país pobre en medio de un suelo fértil»⁹⁸.

6. LAS LIMITACIONES DE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL EN LA PROVINCIA DE ZAMORA: ENTRE EL ARCAÍSMO Y LA INCIPIENTE MODERNIDAD

Si la construcción del ferrocarril y de las carreteras representó para muchas provincias una vía abierta a la transformación económica y social, las consecuencias, en lo que respecta a la provincia de Zamora, bien porque tardó en cerrarse el proceso, o bien porque fue insuficiente o imperfecto, apenas si se dejaron sentir. Al comenzar el siglo XX continuaba siendo una provincia esencialmente agraria, que en muy poco había visto modificadas las técnicas y sistemas de cultivo tradicionales; contaba, asimismo, con una actividad industrial irrelevante así como con un escasísimo tráfico comercial, circunscrito, por otra parte, a los cauces habituales es decir a los periódicos mercados y ferias locales o comarcales; unos mercados que se describen ahítos de la «...*variedad más asombrosa de todo género de alimentos*», lo que, en singular y anónima descripción del primer tercio del siglo XIX, se considera propio de una provincia que, como la de Zamora «...*es la España en miniatura, teniendo en pequeño las mismas circunstancias que aquella en grande, pues así como ésta, por la bellísima distribución de los terrenos, ya escarpados ya llanos y por consiguiente capaces de todas las producciones agrícolas e industriales, es el único reino de Europa que no necesita de otro alguno sino para verter en él sus riquezas reales, cambiadolas por otras imaginarias y aparentes*»⁹⁹.

Sujeta a los ritmos y necesidades de la dominante actividad agraria, la producción manufacturera-artesanal presenta un carácter complementario, cuando no enteramente subsidiario; la relación entre el valor de las producciones de uno y otro sector, en la provincia de Zamora, era netamente desfavorable al segundo al comenzar el siglo XIX, lo que situaba a aquella en uno de los últimos lugares en cuanto a los rendimientos que esta rama de actividad ofrecía. Tomando como punto de referencia el año 1799, y según el Diccionario de Hacienda de F. Canga Argüelles, la *proporción que guarda el valor de las manufacturas con el de los productos de la agricultura* era en la provincia de Zamora de 1 a 18,80, una relación que sólo era más desfavorable en la provincia de Toro —1 a 36,28— y en las llamadas Poblaciones de Andalucía —1 a 42,82—.

Al comenzar el siglo XIX el contraste con la situación que presentan otras provincias no hace sino resaltar lo que constituye una evidente manifestación del atraso en el que se encuentra sumida la provincia de Zamora, su estrecha dependencia de la agricultura y, consiguientemente, de los múltiples condicionantes a que estaba expuesta tanto de tipo ecológico —climáticos y edáficos— como los de tipo técnico o jurídico; y es que, incluso las provincias más próximas presentan una situación de mayor equilibrio en sus producciones agrícola e industrial; tal es el caso de Salamanca provincia en la que la relación es de 1 a 8,55, Valladolid de 1 a 12,22 y en Burgos de 1 a 10¹⁰⁰ por citar sólo algunos ejemplos próximos. El millón y medio de reales de vellón en que está valorada su pro-

⁹⁷ Id. *Ibid.*

⁹⁸ A. GUEROLA: *Memo-rias*. Loc. Cit. pp. 222.

⁹⁹ *Informe sobre la provincia de Zamora*. Loc., cit. pp. 1.

ducción manufacturera y el escaso peso relativo de esta suma en la riqueza provincial, constituye un excelente indicador del atraso con que Zamora se adentra en el siglo XIX.

Sumida la provincia, como el resto del país, en los conflictos político militares de las dos primeras décadas del siglo, el progreso en la actividad económica en general, e industrial en particular, fue irrelevante. Las pérdidas de las cosechas de cereales, la falta consiguiente de grano para realizar la sementera, y las plagas de pulgones que asolan la vid en numerosos municipios en 1820, unido a las continuas exacciones que con carácter ordinario o extraordinario tenía que afrontar la provincia, los nuevos impuestos y la reconstrucción de las infraestructuras afectadas por la guerra con Portugal o contra el ejército francés, constituyen otras tantas limitaciones al progreso de la producción agraria e industrial de la provincia de Zamora.

En los comienzos del decenio de los años treinta se describe una situación de hecho muy similar a la del comienzo del siglo; la tipología, el tamaño, y la capacidad para proporcionar empleo de la industria zamorana es propia de una economía autárquica, estrechamente vinculada a la actividad agraria de la que es enteramente deudora; al menos es lo que parece deducirse del estado en el que se encuentran, en la provincia de Zamora —excluidos los municipios que pertenecen aún a la provincia de Toro— las diversas ramas manufactureras en el año 1833, según la estadística recogida en el diccionario de F. Canga Argüelles¹⁰¹.

Sustancias en que se emplean	obradores (a)	Operarios (b)	b/a
Lino y cáñamo	302	270	0,89
Lana	130	278	2,13
Loza entrefina	12	12	1,00
Quincalla de hierro y cobre	133	165	1,24
Aguardiente (arrobos)	5.124		
TOTAL	734	725	0,98

CUADRO Nº 9. Fábricas de España en 1833, según los censos formados por el Gobierno. Provincia de Zamora.

La producción está limitada a cinco grandes sectores de los que, por razones que ignoramos, aparece excluida la molturación de granos, máxime cuando se trata de una de las actividades fundamentales de la provincia. El valor de tal estadística es por lo tanto muy relativo, sirviéndonos tan sólo para comprobar dos aspectos fundamentales: por un lado el reducido número de la población ocupada —725 operarios—, y, por otro, el sorprendentemente elevado número de obradores —734—, centros estos que, en realidad, no son sino pequeñas unidades de producción de carácter familiar y artesanal, toda vez que la media de ocupación en

¹⁰⁰ Separa no obstante a las provincias castellanas un auténtico abismo en relación a las provincias que podemos considerar, con todas las reservas del término, como más industrializadas; es el caso de las provincias catalanas —1 a 1,69— o Vizcaya —1 a 2,07— o Madrid —1 a 2,42— F. Canga Argüelles. *Diccionario de Hacienda*. Loc., cit. pp. 75.

¹⁰¹ F. CANGA ARGÜELLES: *Diccionario de Hacienda*. Loc., cit., pp. 417.

cada uno de ellos es de tan sólo 0,98 empleados por centro. Aun considerando el escaso valor de este último indicador, la situación que de él puede deducirse es suficientemente expresiva y no difiere en mucho de la que caracteriza a otras provincias castellanas; la atomización del trabajo artesanal, su estrecha dependencia de las precarias economías campesinas y la vinculación a los mercados de carácter comarcal son otras tantas constantes en el quehacer fabril decimonónico, un quehacer que, con toda propiedad, puede calificarse de inequívocamente preindustrial¹⁰².

En conjunto, y sumados los diversos sectores artesanales, la provincia de Zamora cuenta con un total de 1.725 *operarios*, cifra ésta que apenas representa el 2 por 100 del total de población provincial¹⁰³. Si añadimos a la cifra indicada los empleados con que cuenta la provincia de Toro —855—, y aún considerando la diversidad de los partidos judiciales en que está dividida, el peso relativo de este sector se reduce aún más, acentuando el carácter marcadamente agrícola de la economía provincial tras la promulgación del Real Decreto de 30 de Noviembre de 1833 por el que se procede a la reordenación territorial de España, y a la consiguiente creación de la nueva provincia de Zamora¹⁰⁴.

ACTIVIDAD PROVINCIA	AGRICULTURA		INDUSTRIA	
	Valor en rs. vn.	% del Estado	Valor en rs. vn.	% del Estado
Ávila	43.588.348	0,93	6.437.253	0,61
Burgos-				
Santander	234.415.991	5,02	22.615.393	2,13
León	112.320.817	2,40	7.902.525	0,74
Palencia	61.785.986	1,32	34.343.324	3,23
Salamanca	169.250.387	3,62	19.795.198	1,86
Segovia	189.490.622	4,06	20.140.993	1,90
Soria	159.756.360	3,42	9.437.790	0,89
Valladolid	97.784.340	2,09	7.997.289	0,75
Zamora	105.284.873	2,25	1.548.509	0,15
TOTAL	4.671.095.079	100,00	1061.973.943	100,00

CUADRO N° 10. Productos de la agricultura e industria de España. F. Canga Argüelles. *Diccionario de Hacienda*. Tomo II, pp. 387.

No resulta por ello sorprendente que, en 1829, el valor en reales de la producción industrial —1.548.509— apenas represente un 1,44 por 100 del total de producciones de la provincia y un parco 0,15 por 100 del total estatal, poniendo en evidencia, más que un crecimiento del sector, ya que se mantiene en una cifra similar a la del año 1799, un aumento de la producción agraria, producción que alcanza, al finalizar el decenio de los años veinte, un total de 105.284.873 reales de vellón equivalente al 2,25 por 100 del total nacional; se resalta en este último apartado la pro-

¹⁰² F. MANERO MIGUEL: *La industria en Castilla y León*. Valladolid 1983, Cft. pp. 15.

¹⁰³ F. CANGA ARGÜELLES: *Diccionario de Hacienda*. Loc., cit. pp. 562.

¹⁰⁴ P. MARTÍN BOBILLO: *Los orígenes de la Diputación Provincial de Zamora*. Loc., cit. pp. 42.

ducción de mulas y mulos, ganado lanar y cabrío, asnos y burros, trigo cebada y centeno, vino, lino y cáñamo, zumaque y lana ordinaria. Por lo que a la industria respecta, se hace especial mención a la fabricación de paños, estameñas, lienzos de lino y cáñamo, loza y quincalla. Un enteco catálogo de producciones, y un mermado censo de productores, es decir de «...*cuantos con su industria acomodan las cosas a los usos necesarios o las hacen útiles*» en primitiva y singular definición recogida del diccionario de F. Canga Argüelles¹⁰⁵.

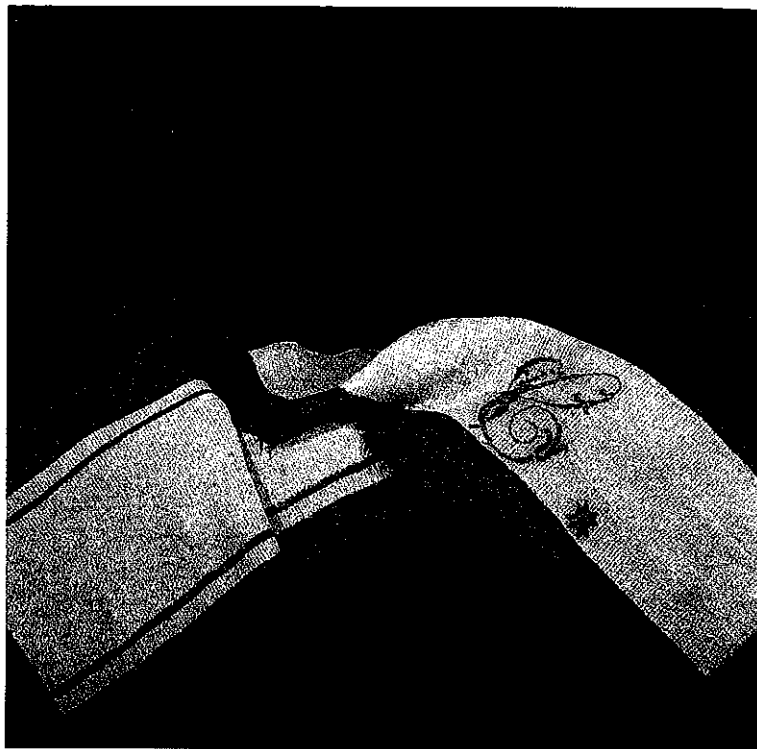
Durante las décadas de los años treinta y cuarenta continua la provincia sumida en las graves dificultades económicas, derivadas tanto de las adversas coyunturas políticas como de las insuficiencias técnicas y ecológicas propias de la actividad agraria y por ende de la industrial. La relación entre ambos sectores se mantiene constante como parece deducirse del repartimiento de 180 millones de reales que se hace en el año 1840, *por una sola vez y para el presente año con el nombre de contribución extraordinaria de guerra*¹⁰⁶; en él se asigna a Zamora la cantidad de 1.626.885 reales en concepto de territorial y pecuario, y 310.000 reales por el cupo de industrial y comercial, cantidad esta última que representa tan sólo un 16 por 100 de la cantidad global a la que tiene que hacer frente la provincia; una cifra que hemos de considerar poco menos que insignificante por la importancia de las actividades que engloba.

El reparto que se hace de ambos cupos —territorial y pecuario e industrial y comercial—, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el martes 15 de Diciembre de 1840, permite comprobar, al tiempo que la estructura interna de la producción, los contrastes existentes entre los diferentes partidos judiciales de la provincia. Por lo que atañe al primer aspecto, el repartimiento correspondiente a los cupos de industria y comercio apenas representa un 19 por 100 del cupo por territorial y pecuario en el conjunto de la provincia, si bien es cierto que, como se puede apreciar en el cuadro 11, en los partidos de Toro y Zamora la situación es más más favorable —31 y 44,1 por 100 respectivamente—. Por contra, en los partidos de Alcañices Benavente y Bermillo el porcentaje que representa la industria y comercio es muy bajo, aunque obedezca a causas bien diferentes; en el caso de Benavente resulta del desmedido peso —27,3 por 100 del total provincial— de la contribución por pecuaria, contribución que duplica a la de cualquier otro partido de la provincia, mientras que en los de Alcañices y Bermillo la participación de la industria y comercio en la generación de riqueza puede considerarse como insignificante. Por último es de resaltar el carácter dominante de la producción manufacturera de los partidos de Toro y Zamora ya que sumados ambos representan un porcentaje próximo al 60 por cien en claro contraste con el insignificante papel de esta actividad en el resto de los partidos judiciales de la provincia.

¹⁰⁵ F. CANGA ARGÜELLES: *Diccionario de Hacienda*. Loc. Cit. pp. 385.

¹⁰⁶ B.O.P.Z. 24 de Noviembre de 1840.

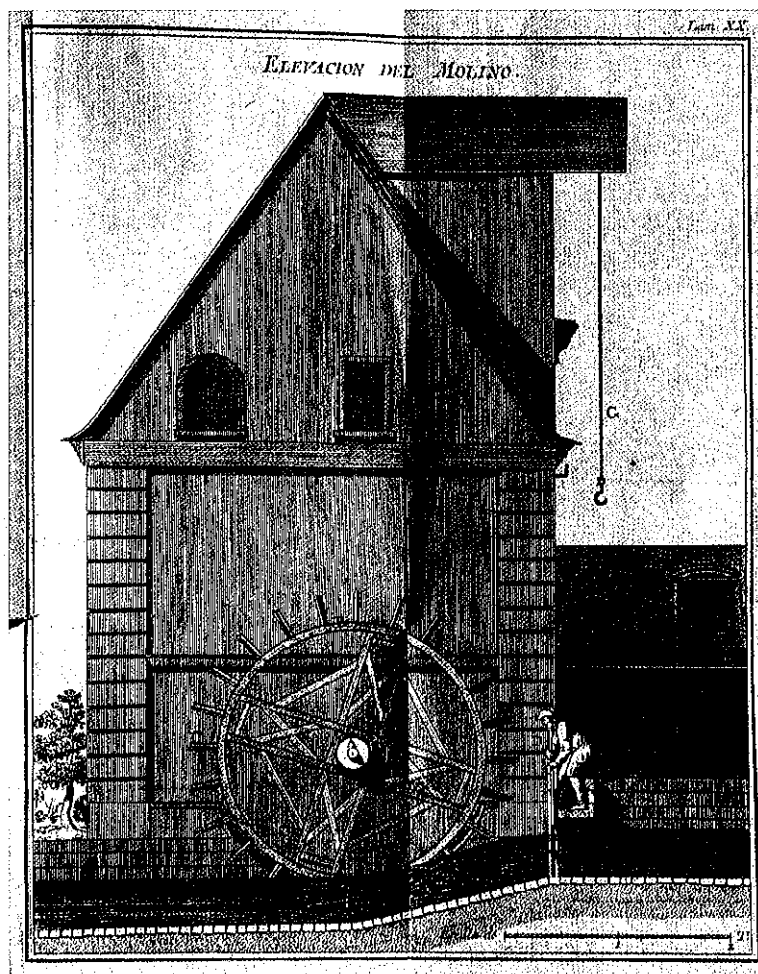
Mantas zamoranas. A mediados del siglo XIX la industria textil provincial se limitaba a la fabricación de lienzos bastos.



PARTIDO	Territorial y pecuaria (a)	%	Industrial y comercial (b)	%	(b/a) x 100
Alcañices	196.526	12,1	12.623	4,0	6,4
Benavente	441.300	27,3	44.362	14,3	10
Bermillo	213.813	13,1	23.511	7,5	10,9
Fuentesauco	142.525	8,7	22.880	7,3	16
Puebla	132.466	8,1	18.466	5,9	13,9
Toro	247.824	15,2	76.828	24,7	31
Zamora	252.431	15,5	111.390	36,3	44,1
TOTAL	1.626.885	100	310.060	100	19

CUADRO N° 11. Contribución extraordinaria de guerra de Noviembre 1840. Repartimiento de 1.626.885 reales asignado a la provincia de Zamora.

Mediada la centuria, el progreso que las escasas fuentes documentales dejan entrever ha sido irrelevante; las descripciones que se realizan en el diccionario de P. Madoz tienen como común denominador el reconocimiento de la inexistencia de actividades propiamente industriales en



La fabricación de harinas predomina en la actividad industrial provincial a mediados del siglo XIX. Ilustración del tratado de los Granos. Archivo Histórico Diocesano de Zamora.

todos y cada uno de los partidos que componen la provincia de Zamora. Una referencia que resulta descarnada cuando de calificar el sector en su conjunto se trata, ya que en él «...todo es inacción, paralización y abandono; sus moradores han adelantado muy poco a sus antepasados en ideas y conocimientos, estancándose en los berrendos, alforjas, sayales, mantas y algunos lienzos bastos todo de mala calidad que se fabrican en Almeida, Roelos Fresnadillo y Villalcampo»¹⁰⁷. Si añadimos a estos productos el aguardiente «...de superior calidad del que se surten muchos pueblos de Castilla, especialmente de la provincia de Salamanca», se completa el catálogo de producciones manufactureras de la provincia de Zamora; una situación que, en términos cualitativos, es similar a la descrita al comenzar el siglo¹⁰⁸.

Un panorama que no es exclusivo de la provincia de Zamora sino que es común, al menos, al resto de las provincias castellano-leonesas en el comienzo de la segunda mitad del siglo¹⁰⁹; como también es común el carácter predominante de la fabricación de harinas, pues no en vano en el

¹⁰⁷ P. MADAZO: *Diccionario*. Loc., cit. pp. 164.

¹⁰⁸ Id. Ib. Loc., cit.

¹⁰⁹ F. MANERO: *La industria en Castilla y León*. Loc., cit. pp. 22

año 1862 cerca del 75 por 100 de los establecimientos fabriles con que cuenta la Región están dedicados a este menester. Las once fábricas movidas con vapor de agua de la provincia de Zamora sumadas a los 520 molinos y las 734 piedras contribuyen a afianzar este atributo de la industria zamorana.

Las cifras indicadas resultan, no obstante, completamente engañosas; la media de poco más de un empleado por establecimiento permite asignar a la *industria harinera zamorana el calificativo de artesanal, meramente abastecedora de mercados locales y excepcionalmente comarcales*. Una industria que por otra parte y como confirmación del atributo señalado, se encuentra extraordinariamente repartida, con la única excepción de los partidos judiciales de dos de las comarcas más atrasadas del espacio provincial: Aliste y Sayago. El número de centros de las mismas triplica el del partido de Benavente, partido que, en 1862 y según el Censo Industrial de España de F. Giménez, contaba con 57 molinos, y el número de empleados por centro, tan sólo uno, se confunde con el de los propietarios de los numerosos molinos con que cuentan ambas comarcas¹¹⁰; este hecho no viene sino a confirmar el carácter artesanal de una producción que hemos de suponer poco voluminosa ya que, entre otras razones, no existe medio material de exportarla, so pena se hiciese a lomos de mulas hasta la estación del ferrocarril Medina-Zamora. Viene a corroborar este aserto la información que proporciona la Junta Provincial de Agricultura,

PARTIDO	Centros (a)	Operarios (b)	b/a
ALCAÑICES	159	179	1,12
BENAVENTE	57	104	1,82
BERMILLO	162	162	1,00
FUENTESAÚCO	31	40	1,29
PUEBLA	53	56	1,05
TORO	27	46	1,70
VILLALPANDO	28	32	1,14
ZAMORA	22	51	2,31
TOTAL PROVINCIA	539	670	1,24

CUADRO N° 12. La industria harinera en Zamora según la *Guía Fabril e Industrial de España* del 1862.

organismo que en 1858 señalaba que para elaborar los precios medios del trigo y otras semillas no puede incluirse la harina de trigo ya que «...en esta provincia no es objeto de comercio o tráfico, ni se fabrica más que la necesaria para el consumo de cada población»¹¹¹.

Palidecen, y tienen por ello un carácter complementario, cuando no subsidiario, el resto de las actividades económicas de la provincia. Unas actividades a las que cabe asignar idénticos atributos que los indicados

¹¹⁰ F. GIMÉNEZ: *Guía fabril e industrial de España*, pp. 193 y 194.

¹¹¹ J.R. DÍEZ ESPINOSA: *Desamortización en la provincia de Zamora: La gran propiedad*, Zamora 1989, pp. 48.

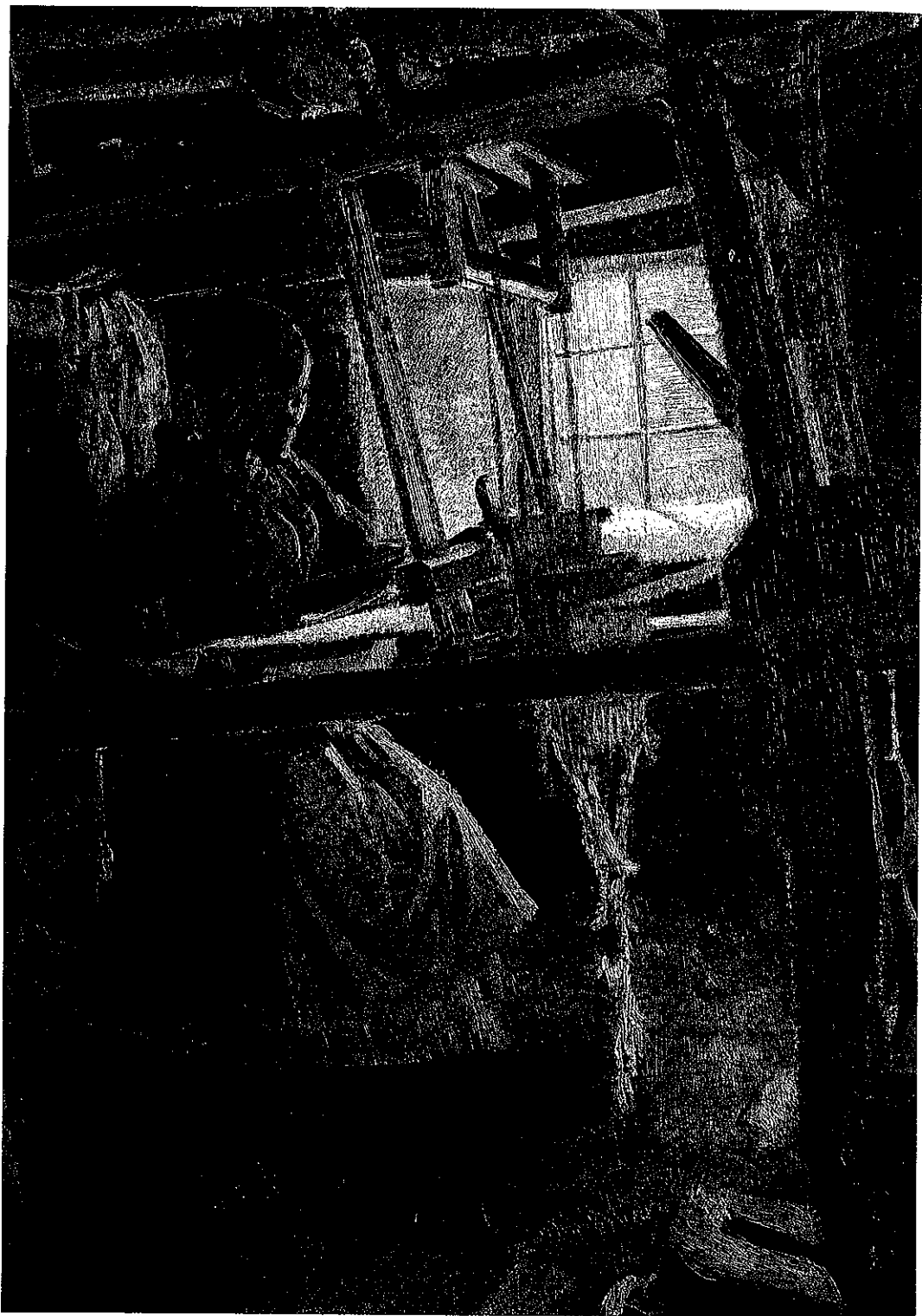
para la fabricación de harinas y de entre las que sobresale la elaboración de aceite, una actividad, segunda de las industrias zamoranas, que ocupa tan sólo a 118 operarios repartidos en los 59 molinos en los que están instaladas 66 *pedras*. Nuevamente el mercado local o más comúnmente el consumo privado, es el destino de esta singular producción de la provincia de Zamora, localizada, preferentemente, en los partidos de Benavente y Bermillo de Sayago, en alguno de cuyos municipios se encuentran, respectivamente los 4 y 9 molinos que pueden merecer, por el volumen de su producción, la consideración de centros fabriles.

En menor consideración cabe tener, por último, al resto de las actividades transformadoras; irrelevante es la *industria textil*, tanto por el número de centros como por el reducido volumen de población —110 operarios— que ocupa. A mayor abundamiento, no existe establecimiento alguno capaz de ser considerado como fábrica, y no se encuentra instalado huso alguno en los 68 centros dedicados a la fabricación de lienzo y lana que encuentran censados en la provincia. Treinta de ellos tienen por ocupación la fabricación de tejidos de lana, utilizándose a tal fin 34 telares menores y 12 batanes en los que trabajan 38 hombres, 21 mujeres y 8 niños; el capital instalado es de 279.000 reales de vellón —el 0,13 por 100 del total nacional— y la producción en paños mantas y otros productos menores, es de tan sólo 68.000 varas, cantidad que apenas representa el 0,4 por 100 de la estatal.

Una importancia similar, conforme a los indicadores apuntados, tiene la fabricación de tejidos de lino, actividad que da ocupación, en los 41 telares instalados en 38 centros, a tan sólo 43 operarios, y las 11 fábricas de curtidos, fábricas que en su mayor parte se localizan en la capital de la provincia pues no en vano en ella están censados 14 de los 20 empleados de este sector de actividad¹¹². Es por lo tanto muy pequeña la participación de estos tres sectores en la economía provincial, un hecho que resalta aún más si consideramos que el valor de sus edificios, maquinaria y capital flotante apenas alcanza el 12,1 por 100 del total de la misma, frente al 64,5 por 100 de la industria harinera.

La abismal diferencia, en lo que al capital instalado respecta, no implica, necesariamente, la existencia de contraste alguno en lo que se refiere a la tipología fabril; responde aquella tan sólo a diferencias en el número de establecimientos, antes que a la desigualdad de su tamaño o capacidad de producción. Al igual que en el caso de la industria harinera o aceitera, los centros de producción tienen carácter artesanal, y se encuentran muy repartidos en la provincia, aunque es de hacer notar la existencia de un somero y primitivo grado de especialización en función de la tipología de las producciones agrarias; un hecho que resalta aún más, si cabe, la estrecha dependencia de ambas actividades, su vinculación a una agricultura de subsistencia, así como a una economía campesina, necesitada del complemento de la escasa producción artesanal para obtener los escasos ingresos en metálico que sus limitadas capacidades técnicas eran capaz de proporcionar.

¹¹² J.R. DÍEZ ESPINOSA: *Desamortización en la provincia de Zamora*. Loc., cit. pp. 50.



	Centros	Operarios	Piedras	Alambiques	Noques	Telares	Batanes
Harinas	520	670	734				
Aguardiente	85	147		85			
Aceite	59	118	66				
Curtidos	11	20	9		11		
Lana	30	67				34	12
Lino	38	43				41	
TOTAL	743	1.065	809	85	11	75	12

CUADRO N° 13. Principales actividades industriales en la provincia de Zamora según la *Guía Fabril e Industrial de España* del año 1862.

Es en el contexto señalado en el que cabe insertar, además, el resto de las actividades *industriales* de la provincia de Zamora y en particular a la fabricación de aguardientes; una actividad destacada, que cuenta con 85 centros, en su mayor parte antiguas alquitaras y alambiques, y 147 trabajadores. La producción —229.500 arrobas—, localizada en los partidos de Bermillo, Fuentesauco, Toro, Villalpando y Zamora, sitúa a esta actividad en el segundo lugar de la provincia, tras la preeminente industria harinera, y confirma, una vez, más los caracteres apuntados de la industria y en particular su acentuada dualidad, amén de su insignificancia. La preocupación por este sector de la producción es una constante en la segunda mitad del siglo XIX; así parece deducirse de los esfuerzos para crear una Escuela de Enología, concedida por el Gobierno, reiteradamente aplazada por falta de recursos extraordinarios y, como se señala en 1889, por «...no poder acumular este gasto más al presupuesto provincial, porque la angustiosa crisis que atraviesa lo impide en absoluto»¹¹³. Es cierto que la experiencia acumulada en la estación enológica de Toro tampoco es un estímulo para impulsar estos necesarios estudios en la provincia existiendo el convencimiento de que «...seguirán los labradores sonriendo con incredulidad y mirando con indiferencia o desprecio cuando se les hable de las enseñanzas de la Enológica, y mandarán a sus hijos a estudiar para curas, médicos, abogados etc..., sin enterarse de que ganarían más y vivirían mejor, cultivando bien y con suficientes medios dos hectáreas de terreno, que con los mezquinos sueldos del estado»¹¹⁴. Al finalizar el siglo y por necesidades administrativo-fiscales —impuesto de alcoholes— se comienzan a sustituir por algunas fábricas los viejos alambiques, con lo que las pequeñas economías campesinas sufrirán un serio quebranto ya que no podrán vender, como en el pasado, el alcohol que no es «...necesario para el consumo de su casa y de la localidad, vendiendo todavía algunos cántaros, que se llevaban a las regiones no productoras de vinos»¹¹⁵.

No resulta sorprendente por lo tanto que, carente de apoyo financiero, la industria tenga un papel irrelevante en el conjunto de la provincia

La industria textil resulta irrelevante, tanto por el número de telares como de operarios.

«Hilando». Ricardo Segundo, 1945. Museo Provincial de Zamora. Fondo Diputación de Zamora.

←

¹¹³ A.D.P.Z. Actas, 5 de Abril de 1889.

¹¹⁴ I. CALVO MADROÑO: *Descripción geográfica, histórica y estadística de la provincia de Zamora*. Loc., cit. pp. 79.

¹¹⁵ Id. *Ibid.*, pp. 80.

de Zamora por estar centrado todo el interés en la agricultura ya que se considera «...la primera, por no decir la única de las industrias que constituyen la riqueza de la provincia»¹¹⁶. En estas condiciones, la industria en el Partido judicial de Benavente, se limita a algunos molinos harineros, fábricas de curtidos, de losa y mantelería, ya que todo lo demás «...está reducido a algunos telares de lienzos caseros». En el partido de Bermillo «...hay muchos molinos harineros, varios de aceite, algunos telares de lienzos; otros de paños, mantas y mantillas llamadas sayaguesas, todo de lana del país que es muy basta pero tan larga que le arrastra al ganado en la época del esquilo»; en Fuentesauco, la fabricación de «...carbón y aguardiente, varios molinos harineros y algunos telares de lienzos ordinarios puede decirse que es la única industria del país». Peor es la situación descrita en la Puebla de Sanabria, partido en el que, y por lo que respecta a la industria de hilado y tejidos, única a la que se hace referencia, «...desconocen el análisis de las materias primarias, careciendo de toda clase de máquinas y de algunos directores de conocimientos que es lo que se necesita para dar impulso y adelanto a esta industria». Algo mejor es la situación de los partidos de Toro y Zamora, ya que el primero cuenta con «...16 hornos de pan cocer, varias fábricas de aguardiente, 11 aceñas, 4 molinos harineros y tres hornos de ladrillo y teja» y el segundo con «...algunas fábricas de curtidos, aguardiente y sombreros, y a varios molinos harineros»¹¹⁷.

Una excepción en este atónico contexto la ofrece el súbito renacer de la actividad minera en la provincia de Zamora en la década de los años cuarenta; un período durante el que se registran numerosos yacimientos, cuya localización, mineral que se explota, titular de la concesión y tamaño del yacimiento, se reseña periódica y concienzudamente en el Boletín Oficial de la Provincia de la época. Las modestas inversiones que se realizan, careciendo el empresario-concesionario de capital suficiente para realizar la explotación, se ven pronto abandonadas, sirviendo tan sólo para llevar a la ruina a quien cegado por el espejismo del aparente negocio minero invierte en él su menguado capital. A tal punto tuvo una vida efímera este primer impulso de la actividad minera en la provincia que, como señala P. Madoz «...En el día ya nadie habla de minas sino para compadecer a los que se han arruinado o malgastado su dinero en ellas»¹¹⁸.

En el informe que, en 1859, realiza A. Pérez Moreno, a la sazón responsable del distrito minero de Zamora, distrito que comprende, además de la citada, las provincias de Salamanca, Valladolid y León, se describe una situación que es fiel reflejo del ocaso minero provincial; son numerosas, en efecto, las excavaciones aguadas y los hornos derruidos en los yacimientos abandonados, incluso en los términos de Losacio y Marquiz de Alba, los más ricos en mineral de plomo y antimonio argentífero. En palabras del mencionado Pérez Moreno, «...la época brillante que alcanzó esta comarca queda por tanto relegada a la historia de la minería de esta provincia»¹¹⁹. Tan sólo se mantienen activas las minas de antimonio de la sociedad *Marte*, que produce «...crisoles para el consumo, que es esencialmente en el mercado de Madrid» y que inicia en la segunda mitad de los

¹¹⁶ A.D.P.Z. Actas, 8 de Enero de 1867.

¹¹⁷ P. MADOZ: *Diccionario*. Loc., cit. pp. 195.

¹¹⁸ Id. *Ibid.*, pp. 164.

¹¹⁹ A. PÉREZ MORENO: «Memoria sobre el estado y necesidad de la industria minera del distrito de Zamora durante el año 1859». *Revista científica del Ministerio de Fomento*, Madrid 1862, pp. 333-349. Cfr. pp. 335.

años cincuenta la exportación de mineral con destino al mercado de París¹²⁰. Igualmente se registra actividad en una segunda explotación que tiene por nombre *La Clara* y que se encuentra en el mismo término de Losacio; una explotación muy rica, al menos en la creencia popular ya que se trata de una mina rodeada de un halo de misterio de la que se decía que «...si pudiera explotarse con máquina, hasta a los socios se les negaría la entrada en sus subterráneos»¹²¹.

La explotación de estaño está limitada a los trabajos que realiza en el término de Carbajosa la *Sociedad Positiva Zamorana* y en el municipio sayagués de Villadepera por la Sociedad Santa Clotilde. La producción de este mineral supera el centenar de quintales, mientras que la de antimonio apenas alcanza las 30 arrobas que, sumadas a la producción de objetos refractarios, producción localizada en los términos de Pererueta y Mulas, alcanzan un valor de 93.000 reales, dando ocupación a 230 personas, de las cuales un total de 150 se ocupan de la fabricación de cerámica en otros tantos alfares de carácter familiar.

En general, y como señala I. Calvo, transcribiendo la acertada descripción de Puig y Larraz, los metales descubiertos en la provincia de Zamora —hierro, manganeso, cobre, oro, plomo, plata, antimonio y estaño—, carecen de interés industrial, «...pues las minas registradas en su mayor parte no se explotan»¹²². Al comenzar el siglo, en 1910, tan sólo se encontraba en explotación una mina llamada *Carolina*, sita en Arcillera, término municipal de Ceadea, en la que se extrae mineral de estaño. Un pobre balance para una actividad en la que tantas esperanzas de progreso se habían depositado.

Años más tarde, en 1940, la situación en poco había mejorado. Contaban en esta fecha con concesión en vigor, o no caducada, diez minas de estaño, una de plomo, dos de manganeso, tres de hierro, tres de wolframio, tres de casiterita, una de mica y otra de turbas que suman una superficie de 2.144 hectáreas. A ellas habría que añadir la denuncia de otros 16 yacimientos que, en la fecha citada, se consideran caducos por falta de pago del correspondiente canon; pero, desafortunadamente, la situación no es muy diferente en el resto, puesto que las concesiones que se encuentran al día en cuanto al pago de sus obligaciones administrativo-fiscales, no pretenden más que asegurarse la reserva de explotación para el futuro. Solo así puede explicarse que permanezcan inactivas durante largos períodos de tiempo, como sucede, por ejemplo, durante los años treinta y comienzos de los años cuarenta; una inactividad que encuentra su explicación en la coincidencia de diversos factores estructurales a los que habría que achacar la responsabilidad del imposible desarrollo de la minería zamorana: la falta de capitales locales o foráneos dispuestos a invertir en una actividad de tanto futuro, pero también de tanto riesgo, la inexistencia de apoyo institucional capaz de fomentar el desarrollo minero, el relativo interés que ofrecen los minerales del subsuelo provincial, tanto por la calidad de los mismos como por la rentabilidad que ofrecen los yacimientos, y finalmente la falta de comunicaciones; y es que «...la principal dificultad de ordenar las explotaciones en forma realmente produc-

¹²⁰ Id. *Ibid.*, pp. 336.

¹²¹ P. MADOZ: *Diccionario*. Loc., cit. pp. 164.

¹²² I. CALVO MADRONO: *Descripción geográfica, histórica y estadística de la provincia de Zamora*. Loc., cit. pp. 75.

Mina de estaño «Carolina» en Arcillera, la única explotación minera de la provincia en 1910.

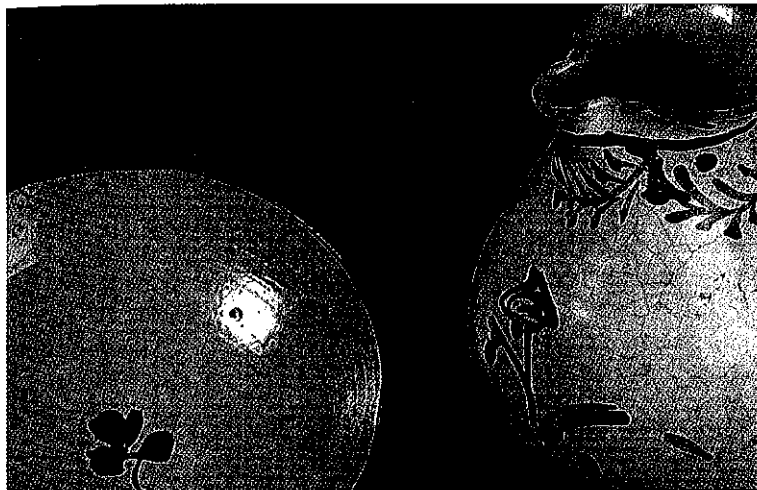


tiva la constituye el alejamiento de las principales vías de comunicación de que disponemos, para su debida transformación en fábrica»¹²³. Una transformación que nunca llegó a realizarse quedando relegada la provincia a un lugar marginal en lo que a la producción minerometalúrgica respecta, un lugar sólo superado, en 1940, por las provincias de Valladolid, Ávila y Segovia.

Superadas las adversas condiciones políticas y económicas finidecimonónicas, la industria de la provincia de Zamora mantiene, en las primeras décadas del siglo XX, las mismas constantes que en la centuria precedente en cuanto a su tamaño y estructura; como ya se ha señalado, las comunicaciones con el resto del país no sólo restaban atractivo, sino que constituían un elemento disuasorio para el despegue de la industria zamorana; una industria constreñida a los límites de los mercados locales, orientada al consumo inmediato de la población, sin capacidad exportadora alguna y por ende incapaz de originar efecto multiplicador alguno.

Al comenzar el siglo XX, la fabricación de harinas, una rudimentaria industria textil (apenas algunos telares familiares) y la fabricación de productos cerámicos se reparten más del 75 por 100 del número de establecimientos de la provincia de Zamora en una proporción muy similar a la ya reseñada en 1862 en la guía fabril de España de F. Giménez Gautied, con la particularidad de que más del 50 por 100 corresponde al epígrafe de *fábricas de harinas y sémolas*, verdadero pero heterogéneo pilar de la industria zamorana. Como se puede apreciar en el cuadro 14, de los 618 establecimientos censados en el año 1906, un total de 345 —el 55,8 por 100— se ocupan de la mencionada actividad, aunque su aportación impositiva apenas alcanza el 38 por 100, relegando a un papel meramente subsidiario al resto de las actividades; ni la fabricación de curtidos —otro-
ra relevante—, o la fabricación de aceites, o la industria lanera, industria que gozaba de una muy buena reputación en el pasado, ni otras activida-

¹²³ Cámara Oficial de Comercio e Industria. *Zamora 1941-1946*. Zamora, 1947, Cfr. pp. 77.



Cerámica de Olivares. A comienzos del siglo XX las industrias harinera, textil y cerámica suponen más del 75% de los establecimientos provinciales.

des relacionadas con la incipiente industria metalúrgica o con el sector de alimentación aportan apenas actividad digna de consideración —hecha la excepción de la, al parecer, reconocida calidad de los productos—. En cambio se encuentran todavía censadas un total de 86 empresas agrupadas bajo el epígrafe de *Industria cañamera y linera*, si bien es cierto que la

CLASIFICACIÓN DE LAS INDUSTRIAS	CENTROS	%	CUOTAS	%
Industria lanera y estambreira	2	0,32	85,80	0,24
Industria cañamera y linera	86	13,92	938,80	2,61
Fábricas de fundición	2	0,32	510,00	1,42
Talleres mecánicos de carpintería	1	0,16	8,40	0,02
Talleres de construcción de maquinaria	3	0,49	439,00	1,22
Fábricas de productos químicos	10	1,62	6.169,69	17,17
Fabricación de curtidos	10	1,62	236,00	0,66
Fábricas de porcelana, loza...	66	10,68	1.242,00	3,46
Fábricas de cola y Jabón	3	0,49	50,00	0,14
Fábricas de vinos, licores y bebidas	34	5,50	6.441,00	17,92
Fábricas de bebidas gaseosas	7	1,13	313,60	0,87
Otras fábricas	27	4,37	4.242,60	11,81
Fábricas de harinas y sémolas	345	55,83	13.779,00	38,34
Fabricación de chocolate	19	3,07	1.180,00	3,28
Fabricación de y refinación de aceites	2	0,32	167,40	0,47
Empresas de aguas potables	1	0,16	135,00	0,38
TOTAL	618	100,00	35.938,29	100,00

CUADRO N.º 14. Tipología de la industria de la provincia de Zamora en 1906.

reducida cuota que satisfacen —apenas 10,9 pesetas de media— es el mejor indicador de su escasa entidad, de su carácter artesanal en suma. Otro tanto cabe decir de la fabricación de porcelana, loza y otros productos cerámicos puesto que los 66 industriales registrados apenas contribuyen con 1.242 pesetas, lo que equivale a la muy reducida media de 18 pesetas por establecimiento¹²⁴.

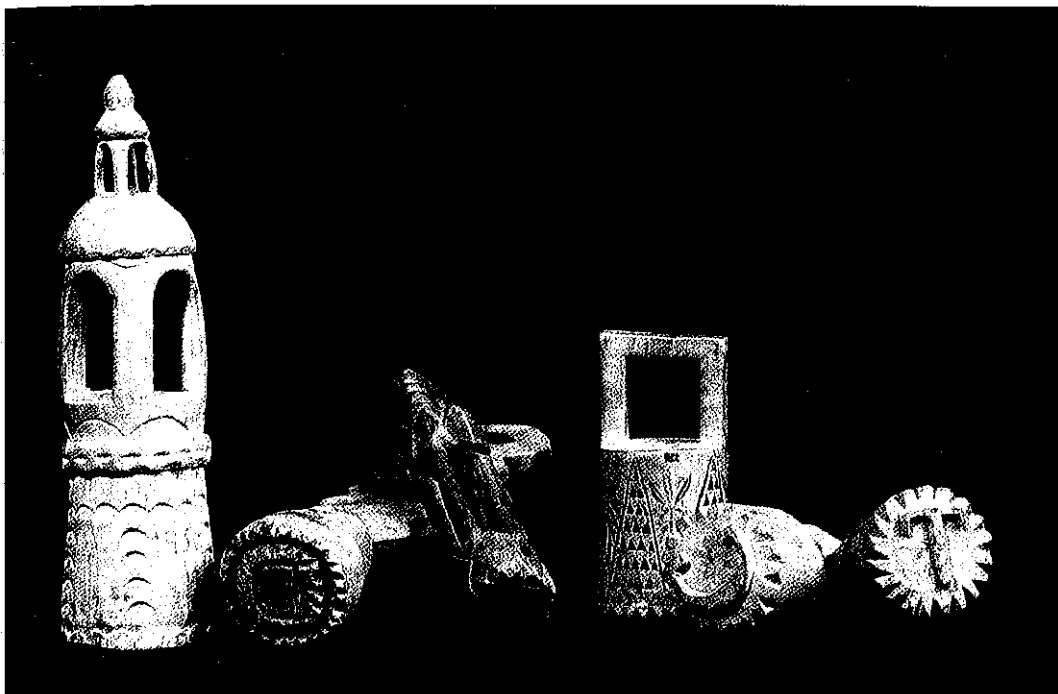
No escapan a estos caracteres el resto de los sectores, ni los de presencia meramente testimonial, como los relacionados con el sector metalúrgico, ni los dominantes en número como la fabricación de harinas, ya que los 345 establecimientos censados en este último epígrafe tienen que hacer frente a una cuota de 13.779 pesetas —el 38,3 por 100 de la recaudación total—; una cifra que da idea de su aportación a la riqueza provincial por más que esta proceda de centros de reducidas dimensiones, más próximos a la molinería tradicional que a la moderna molturación de granos. La cuota media por establecimiento —39,9 pesetas—, aun dentro de la insuficiencia de este valor, es fiel reflejo de ello.

Otro rasgo más puede asignarse a la industria zamorana del período, que contribuye, junto con los anteriormente señalados, a definir su carácter; y es que, aun tratándose de sectores muy arraigados en la vida y cultura provinciales, una parte de los establecimientos tienen una vida efímera, por lo que su número sufre grandes oscilaciones incluso en años consecutivos. Ello refuerza la hipótesis de que, salvo excepciones, son establecimientos muy poco capitalizados, de dimensiones familiares, y capaces por tanto de entrar en actividad con la misma facilidad con que salen de ella. Los 86 establecimientos censados en el sector de la industria cañamera y linera del año 1906, son 61 un año más tarde, 34 en el año 1908, 62 en 1910 y 51 en 1910. Otro tanto puede indicarse, como se puede apreciar en el cuadro nº 15, de la hegemónica industria harinera ya que en ella la secuencia es similar, registrándose bajas en número tal, que llegan a representar porcentajes interanuales de hasta el 15 por 100.

Como reflejo de esta situación, y resaltando el carácter familiar y por tanto la escasa capacidad financiera de la industria provincial, al finalizar el segundo decenio del presente siglo apenas se encontraban censadas en la provincia de Zamora una quincena de sociedades anónimas con un capital que no alcanzaba siquiera los nueve millones de pesetas. La mayor parte de ellas desarrollan su actividad en el sector servicios, teniendo carácter industrial, de entre las 16 censadas en 1918 tan sólo cuatro: la Sociedad *Antonio Rodríguez y Compañía* dedicada a la fabricación de jabón y con un capital emitido de 9.650 pesetas, la sociedad *Federico Cantero y Compañía* dedicada a la fabricación de hielo artificial y cuyo capital emitido es de 9.000 pesetas, la *Electro Popular Toresana* que, con un capital emitido de 318.065 pesetas, participa también en el ramo harinero y la *Electro Sanabresa*, dedicada a la misma actividad que la anterior, pero de dimensiones más modestas, ya que su capital emitido es de tan sólo 50.000 pesetas¹²⁵. En 1941 el número de sociedades es ya de 78, de las que tan sólo 33 tienen carácter industrial, destacando las 15 dedicadas a la fabricación

¹²⁴ A.H.P.Z. Estadísticas Industriales de la provincia de Zamora. Hacienda. Leg. 881.

¹²⁵ A.H.P.Z. *datos y relación de contribuyentes de la provincia por el concepto de industrial*. Sec. Hacienda Leg. 883.



ACTIVIDAD	1906	1907	1909	1910	1911
Cáñamo y lino	86	61	34	62	51
Harinas y sémolas	345	318	272	256	221
Productos cerámicos	66	89	63	54	53
Vinos y licores	34	27	21	19	19

Sellos de pan. La fabricación de sémolas y harinas constituyen el auténtico pilar de la industria zamorana al comenzar el siglo XX (Fondos etnográficos Caja España).

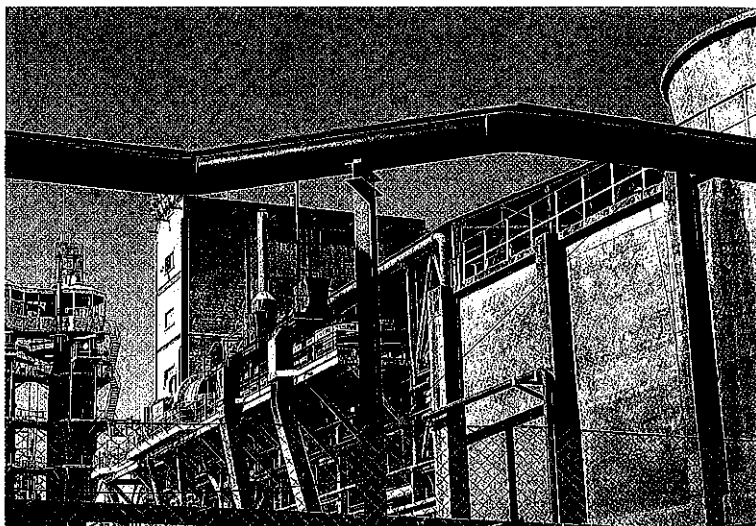
CUADRO Nº 15. Variaciones interanuales del número de establecimientos de los cuatro sectores básicos de la industria zamorana. Estadísticas industriales de la provincia de Zamora. Años citados.

de harinas, con 10.058.885 pesetas de capital, y las 7 dedicadas a la fabricación de productos alimenticios —chocolates, pastas, etc...—; las 11 restantes se reparten entre fábricas de cerámica, de cera, de fundición, de tejidos, y de vinos entre otras. Pocos cambios, en suma, para una provincia tan necesitada de ellos.

Al comienzo de la década de los años cuarenta subsisten todavía multitud de pequeños molinos, pero conviviendo ahora con establecimientos fabriles dotados del adecuado equipamiento, capaces de producir más de lo que la propia provincia consume¹²⁶. La industria textil cuenta con algunos centros de relativa importancia localizados en la capital de la provincia, donde están instaladas dos fábricas con cincuenta y veinte telares

¹²⁶ VVAA: *Tiempo de reto y esperanza. Siglo XX. Historia de Castilla y León.* Valladolid 1986, pp. 85.

Actuales instalaciones de la Azucarera de Toro, una de las mayores industrias de la provincia a mediados del siglo XX.



respectivamente, y en los municipios de Vezdemarbán, Toro, Benavente y Villaralbo, lugares en los que se hallan instaladas varias fábricas de tejidos de lana, algodón, yute y esparto, y de pañuelos de algodón y seda. El resto de las industrias tiene un carácter meramente familiar y artesanal, con la única excepción de la Azucarera de Toro, una de las mayores industrias de la provincia ya que ocupa, aunque no durante todo el año, a más de 500 trabajadores. Una excepción en el atónico panorama con que la industria de la provincia de Zamora alcanza la mitad del siglo XX; pero al tiempo uno de los factores responsables de la peculiar trayectoria demográfica del espacio provincial, una trayectoria presidida por la emigración.

8. LA TEMPRANA VOCACIÓN MIGRATORIA: UNA CONSTANTE EN LA EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DEL ESPACIO PROVINCIAL

Privada de recursos extraordinarios y huérfana de los capitales que hubiesen estimulado el desarrollo de la actividad agraria e industrial, la población de la provincia de Zamora se debate, hasta bien entrado el siglo XX, entre las limitaciones al crecimiento impuestas por dos de los reguladores habituales del crecimiento propios del régimen demográfico tradicional: una elevada mortalidad habitual y catastrófica y una permanente propensión a emigrar.

No se conoce con la exactitud que sería deseable el volumen y caracteres de la población de la primera mitad del siglo XIX, ya que los cambios de límites provinciales, las ocultaciones por motivos fiscales y más comunmente militares, hacen poco fiables, por defecto, los resultados de

alguno de los recuentos censales del período. Hechas estas precisiones, puede ser admitida, como punto de partida, y tras las primeras tentativas de reforma territorial, la cifra de 35.550 vecinos, equivalentes a 146.200 habitantes, tal y como figura en la *Relación de los pueblos de que se compone cada uno de los partidos de la provincia de Zamora*, recogida en las Actas de la Diputación Provincial de Zamora el 26 de Noviembre de 1822¹²⁷.

Una muestra de la provisionalidad de los límites y por ende de la imposible evaluación del crecimiento de la población la ofrece la relación de los pueblos y vecinos que comprende la provincia de Zamora publicada en el mes de Junio de 1834 en el Boletín Oficial; en ella se aprecia un incremento del número de municipios, que ahora es de 495, y consiguientemente un aumento de la población, alcanzándose la cifra de 159.425 habitantes. Desde el año 1822 se ha producido prácticamente una duplicación del número de pueblos del partido de Benavente —57 y 110 respectivamente— y una pequeña reducción en los restantes partidos incluido el de Zamora que pasa de contar con 51 pueblos a tal sólo 47¹²⁸.



Monumento al emigrante en Fermoselle, obra de Ricardo Flecha Barrio.

PARTIDOS	Nº PUEBLOS	Nº VECINOS	POBLACIÓN
Zamora	51	6.991	27.964
Toro	22	5.133	20.532
Fuentesauco	24	3.477	13.908
Fermoselle	51	4.880	19.520
Carbajales	109	5.354	21.416
Benavente	57	5.091	20.364
La Puebla	145	5.624	22.496
TOTAL	459	36.550	146.200

CUADRO Nº 16. Relación de los pueblos de que se compone cada uno de los siete partidos en que se ha dividido nuevamente la provincia de Zamora, con designación del número de vecinos. Año 1822.

En este contexto, el crecimiento de la población —apenas un 10 por 100—, es más una consecuencia del mayor número de lugares considerados en el registro censal, que una manifestación de la intensidad y capacidad de crecimiento de la población zamorana. Una población que hemos de considerar por ello estancada, por más que en todos los casos y como ya hemos indicado esté subestimada.

La incidencia de episodios de sobremortalidad catastrófica, en directa relación con la guerra carlista y la pérdida de cosechas, origina una notable recesión, como parece deducirse de la información que proporcionan los extractos de población de los pueblos de los siete partidos Judiciales de la provincia, publicado en el año 1843. El total de habitantes de la

¹²⁷ A.D.P.Z. Actas, 26 Noviembre de 1822.

¹²⁸ B.O.P.Z., 6 de Junio de 1834, pp. 48 a 51.

misma, en la citada fecha, era de 134.721, lo que supone una reducción de 24.704 habitantes, o lo que es lo mismo una merma de los efectivos demográficos superior al 15 por 100 en tan sólo una década.

PARTIDO	AÑO 1834	AÑO 1843	DIFERENCIA
ALCAÑICES	18.468	13.499	- 4.969
BENAVENTE	35.466	36.028	+ 562
BERMILLO	18.491	17.594	- 897
FUENTESAÚCO	15.441	14.681	- 760
PUEBLA	18.218	9.159	- 9.059
TORO	26.540	22.567	- 3.973
ZAMORA	26.801	21.193	- 5.608
TOTAL	159.425	134.721	- 24.704

CUADRO N°17. Población de la provincia de Zamora en 1834 y 1843.

Ello no obstante, la población correspondiente al año 1843 debe tomarse con ciertas reservas por no ser coincidente con otros recuentos de la época. Según el Diccionario de P. Madoz, Zamora contaba en 1841 con 151.595 habitantes y con 141.416 en 1844, conforme al registro municipal del mismo año¹²⁹. Una prueba más de las deficiencias que presenta la estadística demográfica de la época, y que se verán corroboradas en el censo de población aprobado por Real Orden de 12 de Junio de 1863¹³⁰. En efecto, en él, la provincia de Zamora, a la que se han incorporado de forma definitiva los municipios que integran el partido de Villalpando, cuenta con 247.161 habitantes, lo que representa un crecimiento bruto en veinte años —deducido el efecto de la citada incorporación— de 86.359 habitantes, es decir un incremento próximo, en cifras relativas, al 65 por 100, o lo que es lo mismo, un imposible, ya que equivaldría a un crecimiento anual sostenido próximo al 4 por 100, crecimiento impropio de un régimen demográfico tradicional. Es por ello por lo que la población señalada bien puede considerarse como la primera referencia más o menos fiable y comparable, ya que desde esa fecha los límites provinciales han permanecido invariables.

En 1887 el total de población de la provincia es de 270.027 habitantes, lo que representa un crecimiento con relación al año 1863 de 22.866 habitantes, constituyendo, sin duda, el último periodo de crecimiento de cierta importancia de la población zamorana. Desde esta fecha, y según puede comprobarse en el cuadro n°18, los incrementos decenales son absolutamente irrelevantes, cuando no negativos como sucede en los dos primeros decenios del siglo XX.

Y es que, la población de la provincia de Zamora entra en el último tercio del siglo XIX, y al igual que sucede en otras provincias españolas,

¹²⁹ P. MADDOZ: *Diccionario*. Loc., cit. pp. 175.

¹³⁰ B.O.P.Z. 25 de Febrero de 1871.

AÑO	POBLACIÓN	DIFERENCIA	ÍNDICE
1859	241.118		100
1863	247.161	6.043	102,51
1870	248.195	1.034	102,94
1887	270.027	21.832	111,99
1897	275.324	5.297	114,19
1900	275.545	221	114,28
1910	272.976	-2.569	113,21
1920	266.215	-6.761	110,41
1930	280.148	13.933	116,19
1940	298.722	18.574	123,89

CUADRO Nº 18. Evolución de la población de la provincia de Zamora entre los años 1859 y 1940.

en una fase de estancamiento de la que comienza a ser factor responsable la emigración; un factor determinante de la futura evolución de la población provincial, que se constituye en regulador añadido del crecimiento de la misma, acentuando el efecto derivado de una elevada mortalidad general y a una relativamente importante mortalidad catastrófica; no son desconocidos, en efecto, episodios más o menos agudos de sobremortalidad como sucede por ejemplo con la epidemia de cólera registrada entre los meses de Julio a Noviembre del año 1885; una epidemia que afectó a treinta localidades —en su mayor parte del partido de Toro— y provocó 764 fallecimientos, lo que representa una tasa de 15,45 por 1.000, que hay que considerar relativamente elevada en razón de su carácter episódico y corta duración¹³¹. Especialmente violenta fue la incidencia en los municipios de Morales de Toro —86 fallecidos entre el 18 de Agosto y el 22 de Septiembre, que representan más del 5 por 100 de su población— y Pozoantiguo —85 fallecidos, equivalentes al 8 por 100 del censo local—.

Pero, con todo, es la emigración la principal responsable del declive demográfico del espacio provincial. El saldo migratorio del conjunto de la provincia, o lo que es lo mismo, el número de emigrantes netos, es especialmente intenso en los dos primeros decenios del siglo XX —26.449 y 21.101 respectivamente—, remite en los dos siguientes, en los que apenas supera los 10.000 emigrantes, y alcanza proporciones verdaderamente desbordantes en los años cincuenta y sesenta¹³². Las causas de esta permanente propensión a emigrar son sumamente complejas, si bien es cierto que pueden señalarse, como principales, las crisis agrarias finiseculares, en particular las relacionadas con el hundimiento de los mercados trigueros y la invasión de la filoxera; la suma de ambos acontecimientos contribuye a arruinar las pequeñas economías campesinas, lo que unido al atractivo de otras regiones prepara el camino de la emigración provincial. Y es que no puede olvidarse, como acertadamente señala I. Calvo Madroño que se

¹³¹ B.O.P.Z. 29 de Abril de 1886.

¹³² A. G. BARBANCHÓ: *Las migraciones interiores españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*. Madrid 1967. Apéndice estadístico. Tabla A.1.



Vista de Pozoantiguo.

trata, en cierta medida, de un desplazamiento de población «...fomentado, sin duda, porque algunos de los emigrantes han logrado mandar desde allende los mares cantidades de numerario a los individuos de la familia que aquí dejaron»¹³³. Si a todo ello se añade una notable *incultura agrícola*, y la nula capacidad para generar empleo de la irrelevante industria provincial se puede comprender que la emigración sea la única solución para las cada vez más numerosas —por reducción de la mortalidad infantil— familias campesinas.

Es cierto, no obstante, que existen otras causas de carácter más coyuntural, pero no de menor importancia, como por ejemplo las relacionadas con las guerras carlistas primero y con las guerras coloniales más tarde, en especial con la guerra de Marruecos; en algunas comarcas como en la de Sayago, «...es una obsesión y continua siéndolo librarse del servicio militar. Pueblos hay en Sayago que de doce a catorce soldados alistados en estos últimos años no se han presentado más que dos, y alguno de ellos inútil, a cumplir los deberes militares. Y ello obedece además a la falta de cultura cívica, pues no conociendo la patria en que se nació, casi es imposible amarla, y no amándola los deberes para con ella se hacen por lo menos muy gravosos, y claro está, se pretende eludirlos»¹³⁴.

El destino del emigrante zamorano es fundamentalmente extraprovincial y extrarregional, ya que la capital de la provincia, primer destino del éxodo en otras provincias y regiones, tiene muy poca capacidad de atracción, como lo demuestra la escasa entidad de su saldo migratorio; un saldo que, siendo positivo hasta el decenio de los años cuarenta, apenas sobrepasa los 3.000 inmigrantes de media decenal en los primeros cua-

¹³³ I. CALVO: *Descripción de la provincia de Zamora*. Loc., cit. pp. 277.

¹³⁴ RICARDO BALLESTEROS: *Alma sayaguesa*. Zamora 1982, Segunda Ed. pp. 56.

¹³⁵ B. CALDERÓN, P. CABALLERO Y J.M. DELGADO: *La Población*. Tomo II de la Geografía de Castilla y León. Valladolid 1987, pp. 33.

¹³⁶ Id. Ib. pp. 39.

renta años del siglo XX. En este tiempo se ha pasado de un destino preferentemente ultramarino hasta 1910, a destinos exclusivamente interregionales debido tanto a las mayores dificultades para emigrar a América, como a la mayor actividad y oferta de empleo hecha desde algunas regiones españolas al ver reactivada su industria y economía en general como consecuencia de la primera Guerra Mundial¹³⁵.

La pérdida de población por emigración, pérdida estimada en la primera mitad del siglo XX en más de 86.000 habitantes, se acentuará, y será especialmente aguda en el período 1951-1960 —46.122 emigrantes—, y en el decenio 1961-1970, ya que, sólo en él, el número de emigrantes fue de 66.769¹³⁶. El fenómeno no es en absoluto baladí, y viene a confirmar la hipótesis de la que habíamos partido: la acentuada integración dependiente, la imposible transformación de la economía y sociedad provinciales, hunden sus raíces en la permanente desatención institucional, la atonía de la sociedad local y la pérdida de alguna oportunidad histórica con la que contó, fugazmente, la provincia de Zamora en el siglo XIX.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, U.: *Historia general, civil y eclesidástica de la provincia de Zamora*. Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid 1965, 396 pp.
- ALZOLA Y MINONDO, P.: *Las obras públicas en España. Estudio histórico*. Bilbao. Imprenta de la Casa de Misericordia, 1889, 579 pp.
- BALLESTEROS, R.: *Alma sayaguesa*. Zamora 1982 Segunda Ed. 193 pp.
- BELTRÁN ROZPIDE, R.: «Los ferrocarriles de España en 1906». *Revista de Geografía Colonial y Mercantil*, 1905. Tomo III. pp. 467-479.
- BERMEJO VERA, J.: *Régimen jurídico del ferrocarril en España 1844-1874*. Ed. Tecnos, Madrid 1975.
- CABANES, F.J.: *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España, con un mapa itinerario de la península*. Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, año de 1830, 130 pp.
- CALDERÓN, B.: Zamora en el siglo XIX: una provincia marginal y marginada. En: MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico, Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Ed. Facsímil de la provincia de Zamora. Ámbito Ed. S.A. Valladolid, 1984.
- CALDERÓN, B., CABALLERO, P., DELGADO, J.M.: *la Población*. Tomo II de la Geografía de Castilla y León. Ámbito ed., Valladolid 1987, 139 pp.
- CALVO MADROÑO, I.: *Descripción Geográfica, Histórica y estadística de la provincia de Zamora*. Madrid, Librería General de Victoriano Suárez. 1914, 334 pp.
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA.: *Zamora. 1941-1946*. Ed. J. González. Zamora 1946, 290 pp.
- CAMBÓ, F.A.: *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. Madrid 1918.

- CANGA ARGÜELLES, J.: *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*. Madrid, 2ª Ed. Imprenta de Marcelino Calero y Portocarrero, 1833. Tomo I.
- CASARES ALONSO, A.: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Ed. Instituto de Desarrollo Económico, Madrid 1973, 495 pp.
- CODERCH, R.: «Los ferrocarriles secundarios y las carreteras». *Revista de Obras Públicas*, Madrid 30 de Marzo de 1889 (tomo 7º número 6º) y 15 de Abril de 1889 (Tomo 7º, número 7º).
- FERNÁNDEZ DURO, C.: Sayago. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica de Madrid*. Tomo VI. pp. 65.
- FULGOSIO, F.: *Crónica de la Provincia de Zamora*. Rubio ed, Madrid 1869, 80 pp.
- GARCÍA BARBANCHO.: *Las migraciones interiores españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*. Madrid 1967, 128 pp.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: El ferrocarril Zamora-La Coruña. *Estudios Geográficos* nº 69, pp. 519.
- GIMÉNEZ GUITED, F.: *Guía fabril e industrial de España*. Madrid. Librería Española, 1862, 215 pp.
- GÓMEZ MENDOZA, A.: *Ferrocarriles y cambio económico en España: 1855-1913*. Madrid 1982, 278 pp.
- GUEROLA, A.: *Memoria de mi administración en la provincia de Zamora como Gobernador de ella desde el 12 de Agosto de 1853 hasta el 17 de Julio de 1854*. Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo. Zamora 1985, 399 pp.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO.: *Reseña geográfica y estadística de España*. Madrid, Imprenta de la Dirección General del I.G.M. 1988, 1.116 pp.
- LAZURTEGUI, J. De.: *El problema ferroviario y la integral reconstitución económica de España*. Bilbao 1920, 425 pp.
- MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico, Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Ed. Facsímil de la provincia de Zamora. Ámbito Ed. S.A. Valladolid, 1984.
- MARTÍN BOVILLO, P.: *Los orígenes de la Diputación Provincial de Zamora 1813-1823*. Diputación Provincial de Zamora 1988, 184 pp.
- MINISTERIO DE FOMENTO. DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS, COMERCIO Y MINAS.: *Situación de las carreteras del Estado que comprende el Plan General en 1º de Julio de 1878, 1º de Julio de 1880, 1º de Julio de 1881 y 1º de Julio de 1883*. Madrid, Imprenta y fundación de Manuel Tello. 1878.
- NAYA PÉREZ, J.: Apuntes para una historia del ferrocarril Zamora-La Coruña. *Revista*. Instituto de Estudios Coruñeses. nº 22. 1986. pp. 207-252.
- OLMEDO RODRÍGUEZ, F.: *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma*. Valladolid, Imprenta Castellana, 1905. 713 pp.
- PÉREZ, E.J.: *Zamora del porvenir*. Novela recreativa escrita por... en 1897. Ed. Diputación de Zamora, 1985. 167 pp.
- PÉREZ MORENO, A.: Memoria sobre el estado y necesidad de la industria minera del distrito de Zamora durante el año 1859. *Revista Científica del Ministerio de Fomento*. Madrid 1862, pp. 333-349.

PROYECTO DE FERROCARRIL ENTRE LEÓN Y BENAVENTE.: León, Imprenta de los herederos de Miñón 1886, 70 pp.

SANTOS MADRAZO.: *El sistema de transportes en España 1750-1850*. Ed. Turner, Madrid 1984. 2 vol.

WAIS SAN MARTÍN, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*. Madrid, Editora Nacional, 1974, 728 pp.

VV.AA.: *Tiempo de reto y esperanza. Siglo XX*. Historia de Castilla y León. Valladolid 1986, Vol. XX, 198 pp.

ABREVIATURAS:

A.D.P.Z.- Archivo de la Diputación Provincial de Zamora.

B.O.P.Z.- Boletín Oficial de la Provincia de Zamora.

A.O.P.Z.- Archivo Obras Públicas de Zamora.

A.H.P.- Archivo Histórico Provincial.