

BASILIO CALDERON CALDERON

ZAMORA EN EL SIGLO XIX:
UNA PROVINCIA MARGINAL
Y MARGINADA



Separata del prólogo del t. IX, ZAMORA, del Diccionario Geográfico-Estadístico-
Histórico de Pascual Madoz

ZAMORA EN EL SIGLO XIX: UNA PROVINCIA MARGINAL Y MARGINADA

Si por algún rasgo se puede definir a la provincia de Zamora en el siglo XIX es, sin duda, por su aislamiento con relación al resto del país —consecuencia de la inexistencia de una infraestructura viaria adecuada— y en directa relación con ello por el general estado de atraso de su economía y aún costumbres de la población; la marginación, tanto física como política, económica y social, había hecho de Zamora una provincia claramente marginada.

Mientras que durante la pasada centuria una parte de España inicia una lenta pero decidida andadura hacia la modernización, Zamora se mantendrá, en cambio, y en términos generales, en la situación con la que se asomó al siglo XIX; pocas son, en efecto, las transformaciones que se pueden señalar y, en un análisis riguroso, pocas son los hechos que merecen tal calificativo. Ciertas coyunturas crearán una fugaz ilusión de progreso, determinadas infraestructuras —carreteras y ferrocarril— abrirán nuevas perspectivas, pero hasta que estas últimas estén totalmente consolidadas —finales del siglo— será plenamente válida, para el estado general de la provincia, la observación que P. Madoz hace en su Diccionario a propósito de la actividad industrial: «aquella —por la industria— puede decirse que es casi nula en la provincia; todo es inacción, paralización y abandono; sus moradores han adelantado muy poco a sus antepasados en ideas y conocimientos»¹.

Un análisis en profundidad del estado de la provincia de Zamora en el siglo XIX ha de ser, casi por necesidad, una crónica de los esfuerzos por superar obstáculos, permanentemente anclados en el quehacer de sus gentes; una infraestructura de transporte no adecuada a las crecientes necesidades comerciales, una desatención que, en términos generales, permite comprender la pervivencia de no pocos arcaísmos y un inadecuado aprovechamiento de sus

¹ P. MADOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845-1850. T. XVI. Pág. 145 de la presente edición.

recursos naturales, permanente lamento de quienes veían en Zamora —vana ilusión— un gran centro de producción y tráfico entre Asturias, Galicia, Portugal y Castilla².

Nuestro objetivo en estas líneas introductorias al tomo correspondiente a Zamora del Diccionario de Pascual Madoz es, obviamente, mucho más modesto. La investigación sobre la provincia en el siglo XIX está aún por realizar, pero no es este el lugar para acometer tal empresa; en cambio, sí hemos considerado oportuno hacer una reflexión, desde una perspectiva geográfica, sobre alguno de los problemas esenciales de la misma en el citado periodo, problemas que encuentran una adecuada comprensión en y desde el secular aislamiento del espacio provincial.

LA LENTA Y TARDIA CONSOLIDACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES COMO CONDICIONANTE DEL DESARROLLO DE LA PROVINCIA DE ZAMORA EN EL SIGLO XIX

La provincia de Zamora permanece, hasta la segunda mitad del siglo XIX, en el más completo aislamiento. Las vías de comunicación existentes —simples caminos de herradura y cañadas— no eran suficientes para una adecuada relación con las provincias próximas porque, como señala P. Madoz «... muy poco se debía al arte; casi todo estaba en estado natural»³. Los caminos más importantes, llamados Cañadas o Caminos Reales, presentaban serias dificultades —particularmente en época de lluvias— incluso para el escaso tráfico que la actividad comercial de la provincia generaba⁴.

Pero si toda Zamora se encontraba a mediados del siglo XIX en un lamentable estado de abandono, el problema alcanzaba proporciones alarmantes en las comarcas situadas en el Oeste de la Provincia —Aliste, Sanabria y Sayago— En ellas, las comunicaciones entre los distintos pueblos y de éstos con el resto de la provincia eran escasas y siempre difíciles; por esta razón permanecen en el más completo aislamiento, conservando, como señala C. Fernández Duro en el caso de Sayago «costumbres, trajes, vocablos y tratamientos que han desaparecido en otras partes»⁵.

A partir de 1834 comienzan a elaborarse una serie de proyectos para comunicar a la provincia de Zamora con Galicia y de modo particular con Vigo, cuyo puerto aparece, en algunos textos de la época, como solución a la «...falta de vida y animación de la provincia e incluso de toda Castilla»⁶. La construcción de tan necesitada carretera se comenzó en 1841 y tropezó con no pocas dificultades;

² «... puesta la provincia entre Asturias, Galicia, Portugal y Castilla, parece destinada a ser gran centro de producción y de tráfico...» F. Fulgosio: *Crónica de la provincia de Zamora*. Ed. Rubio. Madrid, 1869. Cfr. pág. 12.

³ P. Madoz, Op. cit. Tomo XVI. Pág. 144 de la presente edición.

⁴ «... los caminos son anchas veredas o cañadas, pero en unas partes por la naturaleza del terreno gredoso y ligero y en otras por las escavaciones que hacen las aguas vienen a estar penosas, sobre todo en invierno. Estos caminos sumamente transitados... necesitan mejoras de consideración; el perjuicio que su mal estado ocasiona así a la ciudad como a la Tierra del Vino es inmenso...» P. Madoz. Ibid. Pág. 170.

⁵ C. Fernández Duro. *Sayago*. Bol. de la Real Sociedad Geográfica. Tomo VIII. Primer semestre 1880. Madrid, 1880. Págs. 351-356.

⁶ I. Calvo Madroño. *Descripción geográfica, histórica y estadística de la Provincia de Zamora*. Madrid. Librería General de V. Suárez. 1914. 334 pp. Cfr. Pág. 83.

unas de índole económica, puesto que las obras se costearon con fondos provinciales —y éstos eran escasos— y otras de orden técnico, de entre las que destaca la reconstrucción del puente de Ricobayo sobre el río Esla. En el proyecto inicial, la carretera se trazó muy próxima a la frontera con Portugal pero, advirtiéndose pronto los problemas que se podían derivar del mismo —contrabando, necesidades estratégicas, etc...—, se optó por construirla más hacia el interior de la provincia, por Mombuey y Puebla de Sanabria.

Una segunda fase de esta carretera, conocida como carretera de Villacastín a Vigo, corresponde al tramo Zamora-Salamanca; las obras del mismo se concluyeron en 1854, quedando de ese modo perfilado el actual trazado de la carretera que, penetrando en la provincia por Cubo del Vino, atraviesa la ciudad de Zamora, para lo que en su día fue necesario hacer «... un desmonte a pico en la roca que sustenta a 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»⁷. Gracias a ella, el sector Occidental de la provincia vio mejorada notablemente su situación, si bien es cierto que, al no acometerse paralelamente la construcción de carreteras transversales en dirección a la frontera con Portugal, el interior de las comarcas tradicionalmente más deprimidas apenas experimentó cambio alguno.

En la misma década de 1850 —concretamente en abril de 1852— se terminó de construir la carretera que enlazaba Zamora con Valladolid, carretera que, además de facilitar la comunicación entre ambas provincias, sirvió como pretexto —en cierta medida— para incorporar a la ciudad un espacio próximo que, años más tarde, será esencial en la expansión urbana de Zamora: el Paseo de la Glorieta, hoy Avenida de Requejo.

Mejorada en cierto modo, aunque imperfectamente, la comunicación con el exterior, seguirá sin darse solución al aislamiento de no pocas comarcas de la provincia hasta 1871, año en el que la Diputación acomete decisivamente esta empresa, comenzando por la construcción de cuatro importantes carreteras que unirían la capital con otros tantos núcleos de población —cabeza de Partido Judicial— como son Benavente, Bermillo de Sayago, Villalpando y Fuentesauco. Paralelamente se completa, a partir del año citado, el acondicionamiento de un elevado número de caminos vecinales, cuya construcción habían iniciado los diferentes municipios para abandonarla al poco tiempo por causas económicas —escasez de recursos— e incluso políticas —desavenencias partidistas—. A pesar de todo ello, gran parte de la provincia tardará aún muchos años en ver mejorada su situación; en 1914, I. Calvo Madroño señalaba que «Quedan todavía muchos pueblos sin carretera ni camino vecinal teniendo que hacer el transporte de mercancías a lomo de caballerías, como en los tiempos primitivos. Y no hay más razón para que esto suceda, que la desidia y el abandono, además de las divisiones y luchas intestinas en los pueblos...»⁸.

El último tercio del siglo XIX fue sin lugar a dudas decisivo en el empeño por sacar a Zamora de su ostracismo; en 1864 se inauguró el ferrocarril Medina del Campo-Zamora, vía por la que habrían de salir los granos con destino a las

⁷ C. Fernández Duro. *Memorias históricas de la ciudad de Zamora, su provincia y obispado*. Madrid. Sucesores de Rivadeneyra. 1883. 4 tomos. Tomo III. Cfr. Pág. 372.

⁸ I. Calvo Madroño, *Descripción...* Op. cit. Pág. 85.

fábricas instaladas en Valladolid y a lo largo del Canal de Castilla hasta Alar del Rey, así como los vinos de la Tierra del Vino y Fermoselle, muy apreciados en otras regiones españolas y en Francia durante la crisis de la filoxera⁹. En el mismo año —1864— se inician los estudios para la construcción del ferrocarril Zamora-Astorga, cuyas obras finalizarán en los últimos años del siglo; más tiempo habrá de esperar, en cambio, el anhelado proyecto de enlazar Zamora con Orense y La Coruña, puesto que las obras no se comienzan hasta la década de 1920¹⁰.

Pero si en otras provincias de la región Castellano-Leonesa la construcción del ferrocarril y carreteras de distinto rango presentó una vía abierta a la transformación económica y social, el efecto de tal fenómeno en Zamora fue insignificante. Al término del siglo XIX ésta seguía siendo una provincia esencialmente agraria; es cierto que ante la favorable coyuntura de los mercados exteriores se incrementó la producción de vino y cereales, pero es evidente también —y todos los textos de la época dan fe de ello— que en muy poco se modificaron las técnicas y sistemas de cultivo tradicionales y que, en estas condiciones, la productividad continuó siendo extraordinariamente baja. Superado pues uno de los obstáculos que, según P. Madoz, se oponían al desarrollo de la actividad agraria —no haber tenido caminos expeditos— quedan aún, al finalizar el siglo, otros de no menor importancia y de no menos difícil solución —la incuria y holganza¹¹.

LA PERVIVENCIA DE ARCAISMOS COMO CLAVE DE LA ORGANIZACION DEL ESPACIO AGRARIO TRADICIONAL

Los calificativos que P. Madoz hace extensibles, a propósito de la agricultura, a toda la provincia, aun siendo en términos generales adecuados para describir los caracteres de tal actividad a mediados del siglo XIX, esconden, de hecho, la existencia de numerosos contrastes. Aunque toda Zamora participa de los inconvenientes derivados de la falta de comunicaciones, las condiciones ecológicas introducen la suficiente variedad como para invalidar cualquier intento de generalización. Las comarcas más occidentales —Aliste, Sanabria y Sayago— son, sin lugar a dudas, las que se encuentran en peor estado; la agricultura, principal y casi exclusiva actividad en ellas, se «... halla bastante atrasada pues escasea el abono y desconocen los medios de sustituirle cuando falta el usual estiercol»¹².

La cría de ganado vacuno y lanar, con la que obtienen los escasos y casi únicos beneficios, la producción de lino que abastecía los numerosos telares domésticos y el cultivo de las tierras de «pan llevar», imprescindibles en una agricultura orientada fundamentalmente a la subsistencia, constituyen la ocupa-

⁹ J. Crespo Redondo. *El paisaje agrario en los Arribes del Duero*. C.S.I.C. Instituto J. Sebastián Elcano. Madrid, 1968. 143 pp. Cfr. Pág. 76.

¹⁰ «... tan sólo con las obras emprendidas gracias al actual régimen se ha operado el milagro de arrancar a Zamora del ostracismo en el que yacía. Es una de ellas la construcción del ferrocarril Zamora-Orense-Santiago-La Coruña y otra la llamada Saltos del Duero». *Progreso de España en el periodo 1923-1928*. Valladolid, Vizcaya, Zamora y Zaragoza. Provincia de Zamora. Pág. 5.

¹¹ P. Madoz. Op. Cit. T. XVI. Pág. 143 de la presente edición.

¹² P. Madoz. Op. Cit. T. XIII. Pág. 104 de la presente edición.

ción esencial en ese sector de la provincia¹³; una ocupación que se mantiene dentro de notables limitaciones técnicas, pero que se desarrolla en un contexto jurídico no exengo de originalidad: el colectivismo.

Las prácticas comunes, bastante extendidas en toda la provincia son, en algunos casos —Aliste y Sayago—, la auténtica clave en la organización del espacio agrario, si bien es cierto que, conforme transcurre el siglo XIX irán cayendo en desuso hasta desaparecer casi por completo. No obstante, a mediados del siglo aún conservaban parte del carácter tradicional —sin duda por el aislamiento y pobreza de los suelos— hasta el punto que, al menos en Sayago y como señala P. Madoz, los 17.470 habitantes de la comarca no se podrían mantener sin «... el auxilio de los terrenos concejiles que se sortean con rigor entre los vecinos de los respectivos pueblos»¹⁴.

En efecto, la escasa propiedad privada —limitada a pequeños huertos cercados o «cortinas»— se completaba con una propiedad concejil que comprendía prados, montes y tierra arable; esta última, se sorteaba entre los vecinos, explotándose, en algunos casos, a cambio del pago de un canon. Este sistema, que para P. Madoz era el responsable de que «fuesen muy raros los mendigos» en la comarca, comienza a debilitarse al sumarse en el tiempo una serie de circunstancias tales como la desamortización, el aumento de población, que obligó a aumentar la superficie cultivada en detrimento del monte y pastizales, lo que representó la pérdida parcial de los ingresos obtenidos con la ganadería, y finalmente las compras de tierras realizadas gracias a los beneficios alcanzados con la venta de cereales y ganado durante la guerra europea de 1914. Con todo ello, el carácter comunal quedó limitado a un monte cada vez más reducido, cuya permanencia se debe, en parte, a la declaración de Utilidad Pública por el Estado.

Muy diferente es el panorama que se puede dibujar para el resto de la provincia: la Tierra del Pan y la Tierra del Vino, sectores estos que, gracias a la pronta mejora de las comunicaciones —carretera y ferrocarril— y merced a determinadas coyunturas favorables como la crisis de la filoxera en Francia —que facilitó la apertura de los vinos zamoranos al mercado francés— y la expansión de la industria harinera en las provincias de Valladolid y Palencia, presentaban, al menos durante la segunda mitad del siglo pasado, un estado relativamente más próspero que el resto de la provincia, estado que en absoluto se puede considerar como satisfactorio.

Permanecen aún sin aprovechar no pocos recursos de la misma; el regadío estaba confinado en los límites tradicionales, tanto desde el punto de vista espacial como técnico; la reconstrucción del viñedo, tras la invasión filoxérica de 1888, no se hizo a tiempo ni en forma adecuada por falta de recursos y conocimientos, de tal modo que, años más tarde todavía se señalaba que «... en la Tierra del Vino lo más urgente es que dejen de poner vides del país y planten —vides— americanas»¹⁵.

Las iniciativas orientadas a dar solución a estos y otros problemas de la agricultura tradicional serán tardías —algunas habrán de esperar hasta bien

¹³ «... el producto de los ganados que se vende se expende y emplea en la satisfacción de tributos reales, comprar el pan que falta para acabar el año, mantener las personas y casas y pagar lo que se reparta anualmente (entre) todos los vecinos...» A. Cabo Alonso. *El colectivismo agrario en Tierra de Sayago*. Estudios Geográficos nº 65. Madrid, 1956. Págs. 593-658. Cfr. Pág. 623.

¹⁴ P. Madoz. Op. Cit. Tomo IV. Pág. 33 de la presente edición.

¹⁵ I. Calvo Madroño. Op. Cit. Pág. 70.

entrado el siglo XX— y muchas veces imperfectas, algo que no se puede señalar para una actividad —la industria— que de haber contado con ellas se hubiese podido desarrollar en condiciones idóneas.

UNA ECONOMIA DE SUBSISTENCIA: EL ESCASO SIGNIFICADO DE LA INDUSTRIA Y COMERCIO TRADICIONALES

Una muy escasa atención —tan sólo 13 líneas— se concede, en el Diccionario de P. Madoz, a la actividad industrial y comercio de la provincia; y es más que suficiente. La artesanía textil —fabricación de mantas y lienzos de mala calidad— y la elaboración de aguardiente «de superior calidad» muy apreciado en Castilla y de modo particular en Salamanca, agotan el repertorio de actividades de transformación en la provincia.

Como sucede en gran parte de las provincias de la región castellano-leonesa, el siglo XIX, decisivo en la modernización económica y social de algunas regiones españolas, transcurre sin que se modifique un ápice la estructura económica tradicional; a su término, Zamora sigue siendo una provincia esencialmente agraria, con una pequeña industria de transformación de productos agrarios y un artesanado cuya pervivencia se puede explicar, en parte, por la escasa o nula competencia de otros productos, dado que la introducción de los mismos tropezaba con grandes inconvenientes a causa de la dificultad de las comunicaciones.

En las condiciones citadas, no es de extrañar el escaso desarrollo de la actividad industrial; en la práctica totalidad, ésta estaba confinada en pequeños talleres artesanales en los que «... no se emplea la maquinaria; todo se hace a fuerza de brazos...»¹⁶. La fabricación de lienzos bastos, mantas y alforjas en Almeida, Roelos, Fresnedillas y Villalpando, de aguardiente en Fuentesauco y Fuentelapeña, algunas tenerías y un elevado número de molinos harineros completan el catálogo de la industria provincial, una industria por lo general orientada —y esto es una constante hasta casi final de siglo— a la satisfacción de necesidades inmediatas de la población en cada municipio o, a lo sumo, en la propia provincia¹⁷.

La atonía de la actividad industrial es pues una constante en Zamora durante gran parte del siglo XIX; únicamente a partir de 1841 se desarrollan una serie de iniciativas orientadas a la explotación de los aparentemente grandes recursos mineros de la provincia, pero la vida de las mismas fue efímera. Pocos años más tarde, en 1855, «... ya nadie habla de minas sino para compadecer a los que o se han arruinado o malgastado su dinero en ellas»¹⁸. Carente la provincia de la adecuadas comunicaciones, así como de un espíritu empresarial y recursos financieros, el espejismo de un desarrollo de la minería habría de desaparecer pronto; en la Estadística Minera de 1864 tan sólo se señala la existencia de tres minas de estaño y una de antimonio en fase de investigación, no de producción,

¹⁶ P. Madoz. Op. Cit. T. XVI. Pág. 178 de la presente edición.

¹⁷ «... aún con la escasa industria que hay en ella, puede ésta provincia bastarse a si propia, sobre todo si se tiene en cuenta la sobriedad y escasas necesidades de sus habitantes». F. Fulgosio. Crónica... Op. Cit. Pág. 12.

¹⁸ P. Madoz, Op. Cit. T. XVI. Pág. 145 de la presente edición.

criaderos de los que sólo se obtienen «... algunos quintales de mena más bien para ensayos que para un beneficio ordenado»¹⁹.

En cambio, la industria textil, que contaba con abundantes materias primas —lino y lanas— estaba limitada a la actividad de pequeños telares familiares, exportándose la mayor parte de la producción a la provincia de Palencia y con destino a las fábricas de mantas allí instaladas²⁰.

Una actividad agraria en lo esencial orientada a la subsistencia y una industria escasa y poco importante, habían de generar, como consecuencia, un reducido tráfico comercial; éste estaba circunscrito a los mercados que semanalmente se celebraban en Zamora, Toro, Fuentesauco, Benavente y Puebla de Sanabria y a las numerosas ferias repartidas a lo largo del año por toda la provincia. Ganado, cereales, lienzos y aperos de labranza son los productos comúnmente puestos a la venta en todos los casos, pero conviene señalar que el fenómeno de la feria trascendía a la pretensión de vender para convertirse, de hecho, en una ocasión propicia para el aprovisionamiento de todo aquello —y no era poco— de lo que la provincia carecía. Si consideramos fieles a la realidad las descripciones de P. Madoz —y no hay razón en contrario— la feria adquiere relevancia cuando a ella acuden «muchos comercios de paños, telas de lana, lino, seda, quincalla, relojerías (sic), platerías, calzado fino y basto y sombreros que concurren de Madrid, Bilbao, Vitoria, Salamanca, Valladolid y otras partes»²¹. Al margen de estas ocasiones, escasas pero periódicas, el grueso de los productos que se consumen y no se producen en la provincia, llegan a ésta a través de vendedores ambulantes que «... dejan los géneros a precios tan módicos como pudieran hallarse en cualquier plaza de comercio»²².

En los últimos años del siglo XIX y como resultado de la expansión del comercio permanente en la capital de la provincia, las ferias pierden el significado que tradicionalmente habían tenido, aunque no por ello ven mermada su importancia como escaparate de los progresos de la actividad agraria provincial.

LAS PRIMERAS TRANSFORMACIONES EN UNA ESTRUCTURA URBANA MEDIEVAL: LA CIUDAD DE ZAMORA 1833-1900

En 1850, fecha en la que se publica el tomo XVI correspondiente a la voz «Zamora», la ciudad presentaba un estado de atonía similar al que hemos señalado para el resto de la provincia, una atonía que comienza a dejarse sentir en los primeros años del siglo XIX como consecuencia, sin duda, del traslado a Valladolid de la Capitanía General de Castilla la Vieja así como de las dependencias militares con ella relacionadas. La presencia de las mismas en la ciudad, de forma ininterrumpida desde 1749, había estimulado el desarrollo de no pocos servicios y había contribuido de forma decisiva al mantenimiento y reforma

¹⁹ P. Madoz. Op. cit. Tomo XVI. Pág. 145 de la presente edición.

²⁰ «... si consideramos las producciones animales, veremos en las dehesas crecidos rebaños de ganado lanar, que surten al país, a mucha parte de Castilla y aún hasta la Corte de sanas y nutritivas carnes y a las fábricas de Palencia de las mejores y más adecuadas lanas para la fabricación de mantas que en tanta estima se tienen así en la Península como en el extranjero (sic).» P. Madoz. T. IV. Pág. 20 de la presente edición.

²¹ P. Madoz. Op. Cit. Tomo XVI. Pág. 145 de la presente edición.

²² P. Madoz. Op. Cit. Tomo IV. Pág. 26 de la presente edición.

de su caserío, calles y plazas²³. Idéntico significado tendrá el establecimiento, en 1790, de la Academia Militar «... que dio no poca vida y animación a Zamora, si bien es cierto que poco tiempo después fue suprimida por una de las frecuentes alteraciones tan comunes en nuestra patria²⁴.

Paralelamente a los acontecimientos señalados, en los primeros años del siglo se inicia un nuevo periodo de estancamiento económico, en parte debido a la coyuntura política —Guerra de la Independencia— y en parte a la suma de ciertas circunstancias adversas —lluvias torrenciales, inundaciones por crecidas del Duero en los barrios bajos, incremento de los tributos para hacer frente a las necesidades de la guerra, etc...— del que, cuando se elabora el diccionario de P. Madoz, aún no se ha salido en forma definitiva²⁵.

Aunque la población de la ciudad no ha dejado de incrementarse desde que, en 1833 fue elevada al rango de capital provincial, el crecimiento de la misma es tan reducido que Zamora continúa encerrada en el perímetro de su vieja muralla y rodeada, por el Oeste y Sur, por cinco arrabales: San Lázaro, San Frontis, Cabañales, Olivares y Espíritu Santo. El carácter de Plaza Fuerte —impuesto por necesidades estratégicas hasta 1868— contribuye también al sostén de la misma y obliga a realizar continuas reparaciones en ella para evitar su deterioro. P. Madoz da noticia de una restauración realizada en 1836 así como de la agregación o fortificación de la Catedral y del Palacio Episcopal. En 1868 la Junta Consultiva de Guerra declara a Zamora Plaza No Fuerte y el Estado incauta las murallas, vendiendo algunos sectores que se comienzan a demoler; afortunadamente, la Junta de Monumentos logra paralizar el proceso y consigue, en 1874, la declaración de Monumento Nacional para las Puertas de Dña. Urraca y San Torcuato con las murallas adyacentes.

Carente la ciudad de servicios higiénicos adecuados hasta el último tercio del siglo XIX —alcantarillado y abastecimiento de agua—, eran relativamente frecuentes las epidemias; en 1834, Zamora, al igual que otros pueblos de la provincia se vio afectada, durante tres meses, por el cólera morbo, lo que obligó a rematar de forma apresurada las obras del cementerio de San Atilano «... para que no se inhumasen los cadáveres en las iglesias...»²⁶.

Hasta 1850 tan sólo se acometen algunas obras menores en la ciudad, orientadas, de modo particular, a la «reconversión funcional» de algunos conventos desamortizados, como el convento de los Descalzos, sede a partir de 1845 de la Escuela Normal o el convento de la Concepción, en el que tendrá asiento, desde 1846, el Instituto Provincial.

Sin que se produzcan cambios apreciables en la estructura económica de la ciudad, el robustecimiento de las funciones propias de una capital provincial

²³ «Atendía al Regimiento entretanto a las mejoras locales en la capital, haciendo componer las fuentes de Valorio y las lamas, fijar azulejos con los nombres de las calles, reformar el empedrado...» U. Alvarez Martínez. *Historia General Civil y Eclesiástica de la provincia de Zamora*. Ed. Rev. de Derecho Privado. Madrid, 1965. 396, pp. Cfr. Pág. 338.

²⁴ F. Olmedo Rodríguez. *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma*. Valladolid, Imp. Castellana. 1905, Cfr. 638.

²⁵ «A poco de haber sido jurada heredera del trono la princesa Isabel en Septiembre de 1833... nuestro territorio agonizaba falto de recursos, abandonado de servicios, mermado de habitantes, exhausto de comercio, enseñanza e Industria, penetrando, en fin, en una etapa de doloroso olvido del que quizá aún no se ha emancipado enteramente». U. Alvarez. Op. Cit. Pág. 367.

²⁶ F. Duro. *Memorias...* Op. Cit. Pág. 367.

procurará un cierto bienestar y posibilitará un ligero incremento de la población. De los 8.877 habitantes que, según P. Madoz, tenía Zamora en 1850, se pasa, en 1860 a 12.416 habitantes, distanciándose de forma notable de Toro, la otrora capital de la provincia del mismo nombre que, tras perder tal condición entra en una etapa de profunda atonía económica y demográfica²⁷. En cambio, la ciudad de Zamora y merced al relativamente próspero comercio posibilitado por la existencia de buenas comunicaciones con las provincias próximas —carreteras a Salamanca y Valladolid y ferrocarril Medina del Campo-Zamora—, verá incrementado notablemente su comercio y servicio, mejorando al tiempo la calidad de los mismos. En efecto, a lo largo del último tercio del siglo XIX se instalan en Zamora varias sucursales de Bancos y entidades de crédito; se ampliará la oferta educativa con la creación del Círculo Mercantil e Industrial, la Escuela de Artes y Oficios y una Escuela de Sargentos —única en su género según los cronistas de la época—. Igualmente se multiplica el número de establecimientos comerciales, con lo que se acrecentará, sensiblemente, la capacidad de atracción de la capital sobre el conjunto provincial²⁸.

En directa relación con todo ello, se realizarán algunas obras de cierta importancia para la ciudad. En 1873 se inaugura el abastecimiento de agua y pocos años más tarde, el Ayuntamiento acomete la empresa de construcción de alcantarillado, obra imprescindible que facilitará la erradicación de algunas epidemias —como el cólera morbo— que afectaban periódicamente a una población cada vez más numerosa —16.453 habitantes en 1897—. El crecimiento regular de la misma hará necesario derribar las murallas, hecho que comienza a producirse a partir de 1874, salvo en aquellos sectores para los que se había logrado la declaración de monumento nacional; el caserío se verá paulatinamente prolongado, especialmente en las calles de Santa Clara y San Torcuato, al tiempo que, en la proximidad a la estación del ferrocarril, aparece un conjunto de almacenes y otras edificaciones destinadas a vivienda «... iniciando alegre barrio para lo futuro...»²⁹.

Además de las obras señaladas, primeras transformaciones en una estructura urbana heredada del proceso de crecimiento medieval, habría que destacar algunas operaciones de remodelado como la reconstrucción de una parte de la Plaza Mayor tras el incendio sufrido en agosto de 1872, incluyéndose «... hermosos edificios con buenos soportales enarcados y la mejora de locales para el comercio»³⁰. Idéntico significado hay que atribuir a la modificación de alineaciones en algunas calles como la Rúa, San Torcuato, la Costanilla y otras, la construcción de «casas notables» y la reparación de otras en las calles principales;

²⁷ En 1842, la ciudad de Toro tenía tantos habitantes como Zamora —9.516— pero «... sus habitantes están en grande atraso por lo que respecta a la industria, pues sólo tienen una imperfecta fábrica de curtidos...» F. de P. Mellado. *Guía del viajero en España*. Madrid, 1842. 423 pp. Cfr. Itinerario de Madrid a Zamora. Págs. 350-352.

²⁸ «... las confiterías, comercios y almacenes de coloniales acusan visible adelanto en número, calidad y hasta lujo; los mercaderes de paños y telas han acrecentado también, estableciéndose almacén al por mayor que surte con aquellos a la provincia... Establecimientos bancarios, profesiones y oficios, atienden al desarrollo de la riqueza, a las transacciones, a la salud y a las relaciones del derecho». U. Alvarez. *Historia...* Op. Cit. Pág. 15.

²⁹ U. Alvarez. *Historia...* Ibid. Pág. 395.

³⁰ U. Alvarez, *Historia...* Op. Cit. Pág. 387.

se procede igualmente a la pavimentación de éstas, empleando para ello un nuevo sistema de empedrado consistente en sustituir el antiguo guijarro rodado por un adoquinado más adaptado a las necesidades del tráfico de la época.

Pero todas estas y otras reformas, que vienen a mejorar el estado de algunos sectores de la ciudad, no cambian sensiblemente la estructura de la misma, una estructura que, en lo esencial seguirá siendo medieval: un centro amurallado y una serie de arrabales adosados a la muralla o situados allende el Duero, son elementos claves de la misma. Algunos años más tarde, en 1928, y en un informe elaborado por la Diputación sobre el estado de la ciudad se señalaba que: «... mucho era lo que en la capital hacía falta; al advenir el Directorio vivíase en Zamora con varios siglos de retraso. Aquí no había nada; la pavimentación de las calles era digna del último villorrio. El matadero público con su techumbre semihundida dando paso antihigiénico a los rayos del sol mientras las ratas se pasean mordisqueando las carnes»³¹.

Basilio CALDERON CALDERON

³¹ Progreso de España... Op. Cit. Pág. 5.