

La deficiente infraestructura de transportes: Uno de los factores condicionantes del desarrollo y marginación de la provincia de Zamora en el siglo XIX

Basilio Calderón Calderón
Universidad de Valladolid

En claro contraste con la pausada, pero decidida andadura hacia la modernización iniciada por algunas provincias y regiones españolas, la provincia de Zamora conservará, en términos generales, la misma situación con la que se asomó al siglo XIX. La inexistencia de una infraestructura de transporte adecuada y el consiguiente aislamiento, pueden considerarse principales responsables del general atraso de su economía y aún de la pervivencia, en alguna de sus comarcas, de singulares arcaísmos, tanto en las relaciones sociales como en el modo de organización y explotación del espacio. En cierta medida, su marginación espacial, y derivada de ella, su marginación económica y social, hacían de Zamora una provincia enteramente marginada.

Excepcionalmente, determinadas coyunturas crearán una efímera ilusión de progreso; la construcción de las primeras carreteras y líneas de ferrocarril abrirán, cierto es, nuevas perspectivas, pero habiendo sido su consolidación tardía e imperfecta —ya que no integraron por igual a todo el espacio provincial—, se vieron pronto frustradas, al tiempo que contribuyeron a acentuar los ya de por sí notorios desequilibrios intraprovinciales. Pese a todo, y en términos generales, apenas se verá modificada la estructura económica tradicional; la agricultura continuará siendo básicamente la subsistencia, la industria prácticamente inexistente, y por ende, el tráfico comercial extraordinariamente reducido, hecho que, de alguna manera, condicionó tanto la dotación como el ritmo en la construcción de la infraestructura de transporte, tan necesaria para el desarrollo provincial.

1. UNA ESCASA INTEGRACIÓN EN LA ECONOMÍA NACIONAL; LAS INSUFICIENCIAS DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE INTRA E INTERPROVINCIAL

Perteneciendo la provincia de Zamora a una región de elevada densidad rutera, su posición geográfica e incluso su singular morfología constituyeron, durante largo tiempo, un obstáculo insalvable para la mejora de su infraestructura viaria tradicional, acentuaron su aislamiento y dificultaron la cada vez más necesaria integración en la economía nacional. Tales condicionantes continuaron actuando a lo largo del siglo XIX, pero de forma cada vez más selectiva; y es que, frente a las mejoras introducidas en el último tercio del mismo en la red la viaria y ferroviaria interprovincial, al construirse ¡por fin! las carreteras que comunicaban con las capitales de las provincias más próximas, la mayor parte de los municipios, especialmente en las comarcas

occidentales no contaron, hasta bien entrado el siglo XX, con más infraestructura que la tradicional, es decir, los caminos «de herradura» y «carreteros».

a) *De la «cañada» a la carretera y ferrocarril: un proceso de larga duración, incompleto y plagado de dificultades*

Al comenzar la segunda mitad del siglo XIX, y hecha la excepción de los aproximadamente 50 km. de la Carretera General de Galicia —más tarde la Nacional VI—, que atravesaba el extremo Nororiental de la provincia, entre Villalpando y Benavente, no existían más que meros «caminos», entendiéndose por tales aquellas «*vías improvisadas por la costumbre para satisfacer necesidades locales*»¹. Estas, que como indica P. Madoz recibían la denominación «*Cañadas o Caminos Reales*» y tenían «*96 varas de ancho según instrucción de 1796 del ramo de Mesta*», exigían, cierto es, muy pocos cuidados, pero a cambio en época de lluvias resultaban intransitables². En 1854, A. Guerola, a la sazón Gobernador de la provincia de Zamora, señalaba en sus Memorias «*...la provincia de Zamora se halla en el mayor atraso respecto a las vías de comunicación. 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 tramos, aún no están recibidas definitivamente*»³.

La red viaria anterior a las reformas de la segunda mitad del siglo XIX estaba por lo tanto constituida por varias cañadas, de dirección Norte, Sur y Este, con centro en la capital de la provincia, y una tupida malla de *caminos de herradura* que servían para la comunicación entre los distintos municipios; lamentablemente, unos y otros se encontraban en «*estado naturab*», y los carruajes circulaban con mucha dificultad, por lo que «*...sus abundantísimos trigos y vinos se exportaban en caballerías, y esto en 1853 en que todas las naciones abandonan ya las carreteras como medio lento y casi les parece poco los ferrocarriles*»⁴.

Formaban el armazón básico de esta estructura, en primer lugar, el camino que, en dirección Norte-Sur cruzaba toda la provincia, comunicándola con Salamanca y Galicia. Recibirá este eje una atención excepcionalmente temprana, por formar parte de la carretera de Villacastín a Vigo, carretera que atravesando la provincia de Avila, Salamanca y Zamora, penetraba en Galicia por Las Portillas, para concluir en el puerto de Vigo. Su importancia estratégica y la necesidad de mejorar las comunicaciones de esta región con el interior, así como de dar solución a la «*falta de vida y animación de la provincia e incluso de toda Castilla*», dio lugar, desde 1834, a la elaboración de distintos proyectos para su construcción. Finalmente, en 1941 se inician las obras en la salida de Zamora, y en dirección al puente de Ricobayo, edificando a tal fin un puente de 10 metros de luz sobre el arroyo de Valorio en la que más adelante sería denominada «antigua carretera de Vigo»; al poco tiempo de su comienzo, se consideró 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 la Puebla de Sanabria y Las Portillas, lugar este en el que habían continuado trabajando los aproximadamente 1.000 presidiarios que con anterioridad habían estado destinados en el Canal de Castilla⁵.

1. RINGROSE, D.: *Los transportes y el estancamiento económico de España 1750-1850*, Ed. Tecnos, Madrid, 1972, 222 pp. Cfr. p. 37.

2. MADDOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar, Madrid 1845-1850*, Ed. Facsímil Provincia de Zamora, Ambito Ed. S.A., Valladolid, 1984, p. 163.

3. 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. Cfr. p. 222.

4. *Ibidem*, p. 213.

5. MADDOZ, P.: *Diccionario... Op. cit.*, p. 163.

Mejor suerte corrió en cambio el tramo Zamora-Salamanca correspondiente a la misma Carretera de Villacastín-Vigo, puesto que las obras se iniciaron en 1850 y concluyeron cuatro años más tarde. Una de las mayores dificultades con las que tropezó su construcción fue la travesía de la ciudad, dado que a continuidad de la misma 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*»⁶.

El camino o *cañada* de Zamora a Toro y límite con la provincia de Valladolid, formaba el segundo de los ejes básicos de comunicación de la provincia, un eje completamente desatendido y por lo tanto de muy difícil tránsito, especialmente en invierno; pese a ser una vía de importancia crucial para la provincia, pues no en vano desde Valladolid y a través del Canal de Castilla se procuraba una adecuada salida para los granos de la misma, las obras para la construcción de la correspondiente carretera, que comunicase ambas capitales, se iniciaron en fecha relativamente tardía —abril de 1852— y deberían haber concluido, de acuerdo con la contrata, el 1 de abril de 1854. Con algún retraso, pero afortunadamente dentro del citado año, la carretera quedó abierta, acortándose considerablemente el tiempo empleado en salvar las 17 leguas que mediaban entre las dos ciudades⁷. Ahora bien, la falta de continuidad en dirección a la frontera portuguesa, de este eje de comunicación transversal, dejaba prácticamente incomunicadas, o mejor, comunicadas por simples caminos vecinales, a las comarcas más occidentales del espacio provincial⁸.

Sobre estos dos ejes básicos, considerados carretera General el primero y transversal el segundo —de acuerdo con la Ley de 7 de Mayo de 1851—, que comunicaban a la provincia con el exterior, se disponían otros, de menor entidad, que en la práctica y con independencia del rango asignado en las distintas leyes, no pasaban de ser simples caminos de carreteros que enlazaban con diferentes municipios y comarcas de la misma. Pese a los numerosos incentivos contenidos en la citada ley de 1851, así como la ley de 22 de junio de 1857 —por la que se adoptaba una nueva clasificación de las carreteras—, y en la ley de 4 de mayo de 1877, las obras realizadas en la provincia de Zamora fueron escasas: hasta 1883, por ejemplo, no se terminó el tramo comprendido entre la Puerta de San Torcuato y Cubillos, correspondiente a la carretera de Zamora a Benavente, una carretera que «*está llamada a ser de mucha importancia porque es comunicación directa no sólo con Benavente, que es villa de mucha consideración y cabeza de partido, sino con León y Asturias. 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*»⁹.

En el mismo estado de abandono se encontraban los restantes caminos de Toro a Castrogonzalo, Toro a Fuentesauco, Zamora a Fuentesauco, Zamora a Fermoselle por Bermillo, Zamora a Alcañices, y Puebla de Sanabria a Benavente; la construcción de las correspondientes carreteras se fue realizando a lo largo del siglo XIX, pero de forma invariablemente parcial y con múltiples deficiencias, a tal punto que, en 1884, la provincia de Zamora tenía tantos kilómetros de carretera de primer orden —234,77—, como de segundo y tercero —271,68—, lo que da idea suficiente del grado de desatención en que se encontraba la red intraprovincial¹⁰.

6. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Memorias históricas de la ciudad de Zamora, su provincia y Obispado*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1883, 4 Tomos. Cfr. Tomo III, p. 372.

7. «... desde el 1 de abril o mayo de 1854, habiendo yo hecho 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». A. GUEROLA: *Memorias...* Op. cit., p. 216.

8. «...todas las 34 leguas de frontera portuguesa están sin un solo camino; y así la Puebla de Sanabria, Villardecierros, Alcañices y Fermoselle, poblaciones de importancia se ven aisladas, sin más animación que la que le presta, desgraciadamente el contrabando, siempre perseguido, siempre castigado, pero nunca extinguido porque le mantiene 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». *Ibidem*, p. 224.

9. GUEROLA, A.: *Memorias...* Op. cit., p. 218.

10. De acuerdo con la ley de carreteras de 4 de mayo de 1877 y a reserva de las modificaciones que el trazado finisecular de los ferrocarriles impuso, las carreteras de segundo orden de la provincia —no todas ellas

Hasta 1895, las principales obras realizadas, ya fuesen promovidas y financiadas total o parcialmente por el Estado o por la Diputación, no se ajustaron a plan alguno, ni siguieron un ritmo determinado. Sobresalen las realizadas en 1895 en la carretera de Zamora a Fermoselle —entre el puente de piedra y el alto de San Frontis—, así como en la carretera de Zamora a Villalpando; estas últimas se iniciaron en 1891, pero sufrieron una rectificación en 1880 a causa del emplazamiento de la estación del ferrocarril de Medina del Campo. Por lo que respecta a las carreteras de tercer orden, en más de la mitad no se había hecho obra alguna, por lo que no pasaban de ser —mejor o peor acondicionados— meros caminos carreteros.

Pero si la desatención era una constante en las carreteras de segundo y tercer orden, las que tenían aún menor rango, es decir, las carreteras municipales eran prácticamente inexistentes; al finalizar el año 1884, apenas se habían construido cinco kilómetros —exactamente 4,931— e iniciado las otras en otros once —11,417—, lo que unido a los 4,5 km. con proyecto aprobado, representaba un total de 20,86 km., muy lejos de los 1.167 km. de la provincia de Salamanca e incluso de los 441 km. de Valladolid¹¹. Muy poco por tanto era lo que se había realizado desde 1849, año en el que se promulgó la Ley para la Construcción y Mejora de los Caminos Vecinales, ley por la que deberían haber sido los distintos municipios los encargados de costear las obras, apelando para ello a la prestación personal —susceptible de redención en metálico—, y contando con el auxilio de las Diputaciones en la ejecución de las mismas¹². Ante el escaso eco de la citada ley, el Estado facultó a estos organismos para «*allegar los fondos necesarios para la construcción de sus carreteras y para auxiliar a las vecinales por medio de operaciones de crédito, hipotecando al efecto todos los recursos disponibles, y el Estado prometió subvenciones proporcionales y premios a los Ayuntamientos y particulares o corporaciones que abriesen primero sus vías de comunicación vecinal*»¹³. Desde esta fecha y hasta el final del siglo se habían construido, para comunicar a los diferentes municipios con las carreteras de mayor rango, tramos de corta longitud, que exigían una escasa inversión y presentaban pocas dificultades técnicas: se daba la circunstancia de que todas estas obras se localizaron en el sector oriental de la provincia, como se puede apreciar en la Figura n.º 1¹⁴.

Pero, a pesar de este notorio esfuerzo, todavía era mucho lo que restaba por hacer. En 1914, I. CALVO MADROÑO señalaba que quedaban aún «... muchos pueblos sin carretera ni camino vecinal, teniendo que hacer el transporte de mercancías, como en los tiempos primitivos. Y no hay más

construidas— eran las siguientes: 1. la que partiendo de la carretera de Villacastín a Vigo va a León por Benavente, 2. la de Castrogonzalo a Palencia, 3. la de Tordesillas a Zamora, 4. la de Valladolid a Salamanca por Cañizal, 5. la de Benavente al empalme con la de Villacastín a Vigo, y 6. la de Zamora a Fermoselle. Der tercer orden eran las siguientes: 1. de Medina de Rioseco a la estación del ferrocarril en Toro, 2. Valparaíso a Alaejos, 3. Zamora a Portugal por Alcañices, 4. Zamora a Cañizal, 5. Toro a Pedrosillo, 6. Villanueva del Campo a Palanquinos, 7. la que partiendo de la carretera de Villacastín a Vigo termina en Villalpando uniéndose a la de Madrid a La Coruña, 8. la de Fonfría a Ledesma, 9. Valderas a Fuentes del Ropel, 10 Alaejos a Toro, 11. Coreses a Piedrahíta de Castro. 12. Puebla de Sanabria a Portugal por Calabor. OLMEDO RODRÍGUEZ, F.: *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma*, Valladolid, Imprenta Castellana, 1905, 713 pp. Cfr. p. 47.

11. INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO: *Reseña geográfica y estadística de España*, Madrid, Imprenta de la dirección General de I.G.E., 1888, 1.116 pp. Cfr. p. 429.

12. ALZOLA Y MINONDO: *Las obras públicas en España. Estudio Histórico*, Bilbao. Imprenta de la Casa de la Misericordia, 1899, 597 pp. Cfr. p. 418.

13. ALZOLA Y MINONDO, P.: *Las Obras públicas... Op. cit.*, p. 418.

14. En 1858 se iniciaron las obras de la carretera de Zamora a Carbajales —entre la puerta de la Feria y el valle de Valderrey, y en 1855 comenzaron los trabajos de la carretera de Zamora a Moraleja del Vino, tramo éste que formaba parte de la carretera de Zamora a Medina del Campo. E. J. PÉREZ: *Guía del viajero en Zamora*, Zamora, Imprenta Provincial a cargo de Sebastián Gómez, 1895, tercera edición, 226, pp. Cfr. p. 138. Asimismo, se habían construido, también con subvención de la Diputación las siguientes: Zamora-La Hiniesta, Villaralbo a la carretera de Zamora a Cañizal, Peleas de Abajo a la carretera de Villacastín a Vigo, Algodre a la carretera de Zamora-Tordesillas, Madridanos a Moraleja del Vino, Vezdemarbán al límite de la provincia por Pinilla de Toro y Villalonso, Villalobos a la carretera de Madrid a La Coruña por San Esteban del Molar, Toro a San Román de Hornija, San Marcial a la carretera del Perdigón por Entrala y de Villaescusa a Fuentesauco. F. OLMEDO RODRÍGUEZ: *La provincia... Op. cit.*, p. 46.

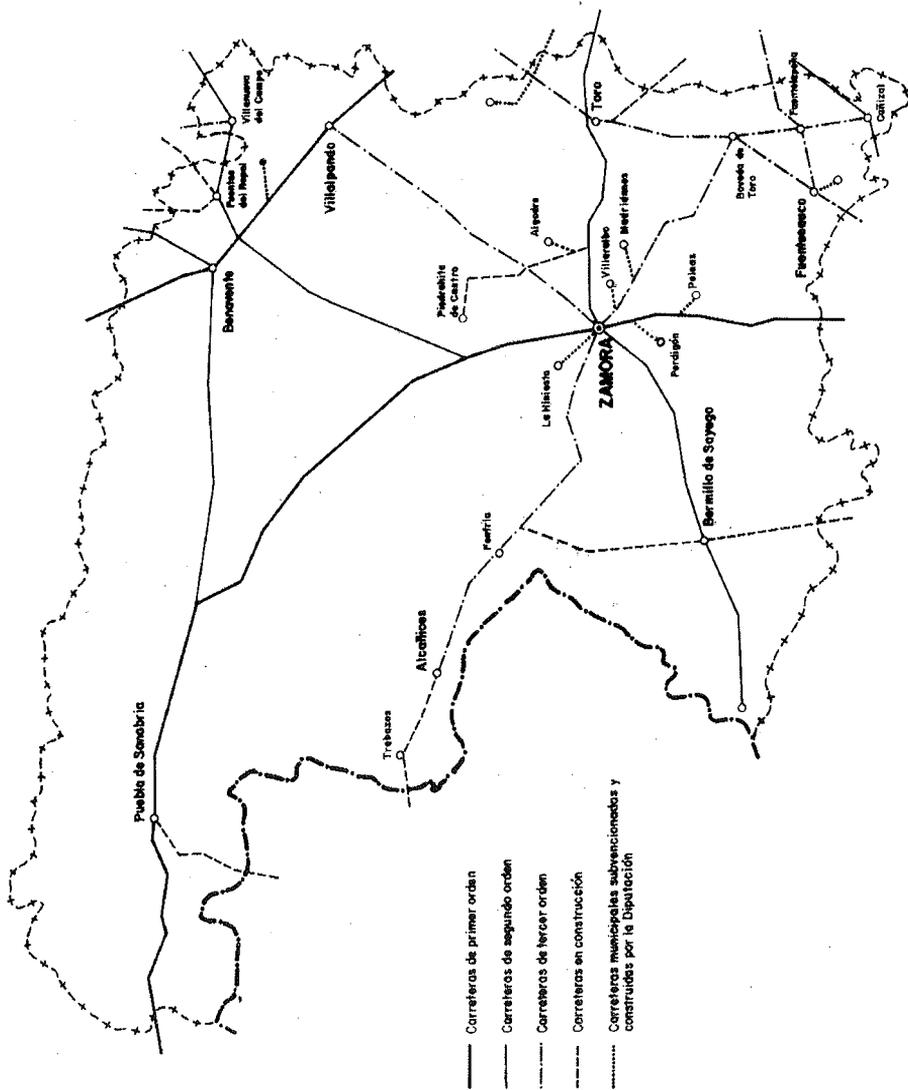


FIG. 1. Infraestructura viaria de la provincia de Zamora en 1905.

razón para que esto suceda que la desidia y el abandono, además de las discusiones y luchas intestinas en los pueblos...»¹⁵.

Mayor importancia en cambio que la construcción de la red de carreteras dentro de la provincia, ya fuesen para la comunicación con las provincias vecinas o ya para la comunicación interior, tuvo la construcción del ferrocarril; el proceso fue también muy dilatado, puesto que, la red diseñada en los diferentes planes de ferrocarriles, no se completó hasta el 24 de septiembre de 1953, fecha en la que se inauguró el tramo Zamora-Puebla de Sanabria, correspondiente al 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 el 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 es la historia de sus quiebras o de sucesivos arreglos con sus acreedores»¹⁶ (Figura 1).

La primera de las líneas proyectadas que interesaba 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; el primer tramo entre Medina del Campo y Nava del Rey se inauguró el 3 de julio de 1863, llegándose un año después, en mayo de 1864 a Toro y Zamora. Las esperanzas de ver prolongada esta línea, según el proyecto original, se vieron pronto frustradas; el mismo año en el 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 de Zamora hasta Orense «... por no encontrarle razón de ser, debido a las dificultades del terreno y a la poca vida de la comarca que atraviesa»¹⁷.

La Compañía de ferrocarriles de Medina-Zamora-Orense y Vigo, constructora y explotadora de la línea, abandonó el proyecto de prolongar el ferrocarril de Zamora a Orense, obteniendo en cambio, la concesión del tramo Orense-Vigo, que terminará de construirse 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 Zamora-Orense, en este caso en favor de la de Orense-Monforte, volverá a ser incluida en cambio en el Plan de 1926, siendo la antigua Compañía de Medina-Zamora-Orense y Vigo, tras el sesgo dado a sus negocios, la que iniciará de nuevo las obras; con el advenimiento de la República sufrieron una nueva paralización, por razones de índole económica, para reanudarse en 1934¹⁸. Con ello se vieron satisfechas las reiteradas demandas hechas desde la provincia, puesto que si importante era el acceso al puerto de Vigo para la economía nacional, no menos importante fue proporcionar comunicación a las económica y socialmente atrasadas comarcas del occidente provincial¹⁹.

La segunda de las líneas que atravesaba la provincia fue la de Plasencia-Astorga, cuya concesión se hizo el 12 de junio de 1888 en favor, tras no pocos avatares, de una compañía llamada de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid-Cáceres-Portugal y del Oeste. El trazado

15. CALVO MADROÑO, I.: *Descripción geográfica, histórica y estadística de la provincia de Zamora*, Madrid, Librería General de Victoriano Suárez, 1914, 334 pp. Cfr. p. 85.

16. WAIS SAN MARTÍN, F.: *Historia de los ferrocarriles... Op. cit.*, p. 50.

17. *Ibidem*, p. 399.

18. El 24 de septiembre de 1953 se inauguró el tramo Zamora-Puebla de Sanabria. El 2 de julio de 1957 el correspondiente a Puebla de Sanabria-Carballino y el 2 de julio de 1958 el tramo Carballino-Santiago de Compostela. GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: «El ferrocarril Zamora-La Coruña», *Estudios Geográficos*, n.º 69, p. 519.

19. «...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 Trasatlánticos en Vigo a fin de evitar a los viajeros la aduana portuguesa y por aborrazar unos kilómetros de recorrido». CALVO MADROÑO, I.: *Descripción... Op. cit.*, p. 83.

de la misma, con llegada a Astorga se completó el 10 de julio de 1896, y su coste, para los 348 kilómetros de que consta, fue de 73.586.064 pesetas²⁰.

Completada la estructura básica de ferrocarriles de la provincia con las dos líneas señaladas —hecha la excepción del tramo Zamora-Orense— pertenecientes a la red general, quedó relativamente bien resuelto el problema de la comunicación con el exterior. Pero, llegados a este punto se hacía necesario completar la trama en el interior de la provincia, objetivo este que se trataba de alcanzar con las leyes y planes de ferrocarriles secundarios y estratégicos.

b) *Los planes de ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 1908 y 1912: la última y frustrada oportunidad para completar la infraestructura ferroviaria de la provincia de Zamora*

Contemplado el problema de la insuficiencia de los medios de transporte y comunicación desde una perspectiva social y no exclusivamente económica, pocos proyectos hubiesen dado mejor solución al aislamiento de la provincia de Zamora y de sus distintas comarcas como la ley de 26 de marzo de 1908 sobre ferrocarriles Secundarios y Estratégicos²¹. En el correspondiente plan se incluían, para la provincia de Zamora, cuatro líneas de ferrocarriles secundarios, es decir aquellos que, estando destinados al servicio público, no pertenecían a la red de los de servicio general; la primera de ellas, con una longitud de 55 km. pretendía poner en comunicación directa una ciudad de creciente dinamismo económico como Valladolid —estratégicamente situada dentro de la red General—, con Zamora, construyendo a tal fin un ramal desde la primera hasta Toro —pasando por Tordesillas—, lugar en el que enlazaría con la línea ya construida de Medina del Campo a Zamora (Figura 2).

El segundo trazado que se propone en la citada ley de 1908, puede considerarse como un ramal de la primera, puesto que, totalizando 70 km., partía de Tordesillas para llegar, atravesando Nava del Rey y Fuentesauco, a Cubo del Vino, estación correspondiente a la línea del ferrocarril Plasencia-Astorga. En realidad este objetivo ya se alcanzaba con línea Valladolid-Toro, pero en cambio atravesaba unas comarcas especialmente dinámicas, que encontrarían de este modo una más rápida y fácil salida para sus productos a través de Valladolid. Una tercera línea, en este caso de tan sólo 15 km. había de poner en comunicación Villalpando con Villanueva de Campos, lugar este en el que entraría en contacto 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 Fermoselle y Villarino; esta línea, que atravesaba prácticamente de Noreste a Suroeste toda la provincia, podía haber aliviado en gran medida, de haberse construido, el secular aislamiento de las comarcas más occidentales de la misma.

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. En la provincia de Zamora, las líneas propuestas eran las siguientes: Benavente a Villanueva del Campo, de 22 km., Benavente a Puebla de Sanabria de 90 km., Verín a Puebla de Sanabria por San Juan de Laza de 88 km. y finalmente Zamora-Fermoselle de 60 km. Si las tres primeras hubiesen paliado el acusado déficit de comunicaciones de Galicia con el interior, la última, junto con el secundario de Benavente a Fermoselle hubiese equilibrado el trazado de la red ya existente que privilegiaba el Centro y Este de la provincia y mantenía, a las comarcas de Aliste y Sayago, al ser también deficiente la infraestructura de carreteras, en el más absoluto aislamiento.

Lamentablemente, no llegó a construirse ninguna de las líneas indicadas, entre otras múltiples razones por haber resultado muy poco atractivas para la iniciativa privada; y es que, como señalaba F. A. Cambó en un excepcional informe del año 1918 titulado «Elementos para el

20. OLMEDO RODRÍGUEZ, F.: *La provincia...* Op. cit., p. 46.

21. DE LAZÚRTEGUI, J.: *El problema ferroviario y la integral reconstitución económica de España*, Bilbao, 1920, 425 pp. Cfr. p. 107.

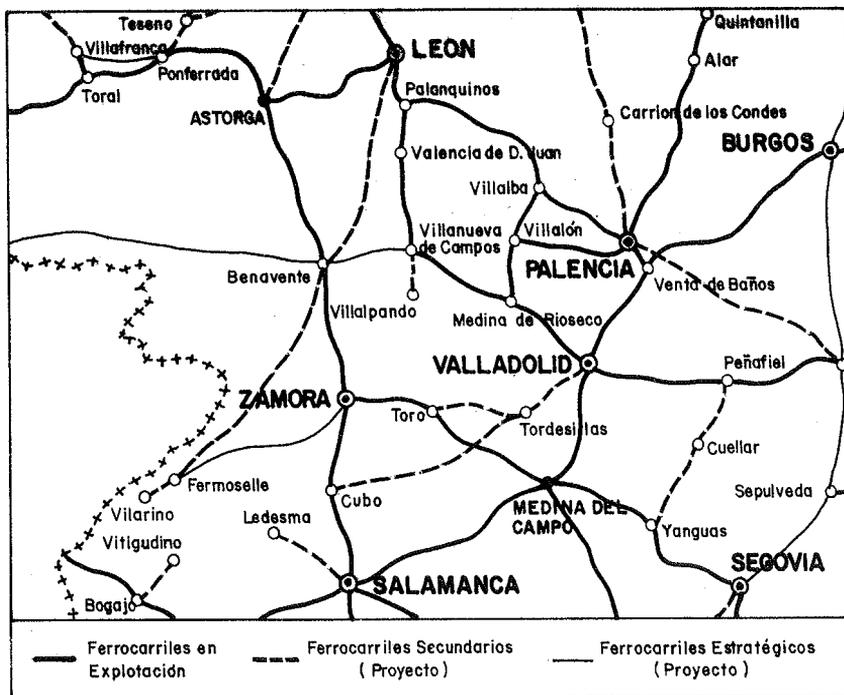


FIG. 2. Proyecto de ferrocarriles secundarios y estratégicos. año 1908

estudio del problema ferroviario en España» 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; 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»²².

La ley de 1908, pese a que mejoraba considerablemente los incentivos contenidos en la ley de ferrocarriles secundarios de 1904 e incluso en la ley de 30 de agosto de 1907, constituyó un rotundo fracaso, acabando con ello las esperanzas de completar la red ferroviaria provincial; cuatro años después de su promulgación y pese al impulso 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 el Real Decreto de 20 de septiembre de 1910—, todavía no se había inaugurado ninguna línea. Por ello, y con el fin de hacer todavía más atractiva la inversión, se promulgó la ley de Ferrocarriles Complementarios de 23 de febrero de 1912, ley que puede considerarse como «... la última tentativa legislativa en busca de construcción de ferrocarriles mediante concesiones»²³; en ella estaban comprendidos los ferrocarriles de vía única y ancho normal español de Medina del Campo a Benavente y de Zamora a Orense, 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 previstas²⁴.

Por lo que a la provincia de Zamora respecta, siendo relativamente marginal, o si se quiere excéntrica desde el punto de vista territorial, y consiguientemente muy reducido el tráfico que en ella se podía generar, no llegó a construirse ninguna de las líneas del ferrocarril secundario y estratégico; sorprendentemente, fueron iniciadas las obras del ferrocarril Valladolid-Tordesillas, presupuestadas en 22.538.524 pts., y de Toro-Cubo del Vino, pero pronto fueron abandonadas²⁵. Asimismo, se aprobó el proyecto para el ferrocarril de Zamora a Fermoselle, en este caso con un presupuesto de 8.414.621 pts., corriendo igual suerte que el anterior; por último, se solicitó la concesión para los ferrocarriles de Benavente a Puebla de Sanabria y Benavente a Villanueva de Campos, pero tampoco llegaron a realizarse²⁶. Hasta que en 1926 se decida la construcción por parte del Estado del ferrocarril Zamora-Orense-La Coruña, terminado en 1957, el Noroeste de la provincia de Zamora careció de comunicación ferroviaria con Galicia e incluso con la propia capital.

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 «... un país pobre en medio de un suelo fértil»²⁷.

22. CAMBO, F. A.: *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*, Madrid, 1918, IV vol. Cit. en J. DE LAZURTEGUI: *El problema...* Op. cit., pp. 64 y ss.

23. WAIS SAN MARTÍN, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Editora Nacional, 1974, Segunda Edición, 728 pp. Cfr. p. 517.

24. RODRÍGUEZ ZARRACINA, I.: *El ferrocarril directo de Valladolid a Vigo y las comunicaciones directas con Galicia*, Valladolid, Imprenta Castellana, 1916, 158 pp. Cfr. p. 5.

25. «... el ferrocarril secundario, ya subastado de Valladolid a Tordesillas, con bifurcación en ésta, viniendo un ramal a Toro y otro a Cubo del Vino, pasando por Fuentesaúco, sacará 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». CALVO MADROÑO, I: *Descripción...* Op. cit., p. 83.

26. «... sería de desear que se hicieran también los ferrocarriles de Medina a Benavente, 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 Graganza, y así tendría la provincia una comunicación relativamente corta con el mar por Oporto». *Ibidem*, p. 83.

27. GUEROLA, A.: *Memorias...*, Op. cit., p. 222.

2. EL AISLAMIENTO COMO CONDICIONANTE DE LOS ACUSADOS DESEQUILIBRIOS INTRAPROVINCIALES. ENTRE EL ARCAÍSMO Y LA INCIPIENTE MODERNIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Si la construcción del ferrocarril y carreteras representó para muchas provincias una vía abierta a la transformación económica y social, consecuencias, en lo que respecta a la provincia de Zamora, bien porque tardó en cerrarse el proceso, o bien porque fue imperfecto, apenas se dejaron sentir. Al comenzar por ello el siglo XX, Zamora continuaba siendo una provincia esencialmente agraria, que en muy poco había visto modificadas las técnicas y sistemas de cultivo tradicionales, con una actividad industrial irrelevante y un escasísimo tráfico comercial, circunscrito, por otra parte, a los cauces habituales —ferias y mercados—; su estado, en suma, poco se había modificado con respecto al que presentaba a mediados del siglo XIX²⁸.

Pero, aunque toda la provincia participa en mayor o menor grado de la situación indicada, las condiciones ecológicas —y en particular la diversidad edáfica— por una parte, y el trazado de las infraestructuras básicas de transporte por otra, introducen tales contrastes que invalidan cualquier intento de generalización. En el sector más occidental de la provincia —Sanabria, Aliste y Sayago—, la pobreza de los suelos, el aislamiento y el desconocimiento de técnicas de cultivo modernas, serán, hasta bien entrado el siglo XX, condicionantes insalvables para su desarrollo y contribuirán al mantenimiento de formas de organización y aprovechamiento del espacio agrario que bien podemos calificar de singulares. La ganadería —vacuna y lanar—, con la que obtienen los escasos ingresos en metálico, la producción de lino en los numerosos telares *domésticos* y el cultivo de las tierras de «*pan llevar*», imprescindible, pese a las limitaciones edáficas, en una economía de subsistencia, son las únicas actividades de alguna importancia en este sector de la provincia²⁹; tales actividades que, si bien es cierto se desarrollan en presencia de no pocas dificultades técnicas, también es cierto que lo hacen en algunos casos, como sucede por ejemplo en las comarcas de Aliste y Sayago en un contexto jurídico —el colectivismo—, no exento de originalidad³⁰.

En claro contraste con esta situación, el resto de las comarcas de la provincia iniciará, durante la segunda mitad del siglo XIX, un gradual proceso de transformación, bien por propia iniciativa o bien al aprovechar determinadas coyunturas exteriores —crisis de la Filoxera en Francia—. La cada vez menos costosa exportación de granos con destino a las fábricas de harina de Valladolid y Palencia, gracias a la mejora de las comunicaciones, y la apertura del mercado francés a los vinos de la Región y por ende de la provincia, a raíz de la plaga de la Filoxera, dio lugar a unos años de relativa prosperidad que, lamentablemente fueron desaprovechados. La búsqueda de beneficios a corto plazo, la ignorancia, y «... *sobre todo el poco amor que tienen a la tierra las gentes ricas*», continuaron siendo obstáculos insalvables en el proceso de modernización de la agricultura e industria tradicionales³¹; el regadío, actividad que en la provincia de Zamora presentaba unas inmejorables condiciones, estaba recluso en los límites técnicos y espaciales del pasado, y ello pese a haber sido numerosos, a lo largo del siglo XIX, los proyectos para la construcción de canales de riego y otras obras menores encaminadas al mismo fin³². Asimismo, la obligada

28. «... *el país es pobre, hay muy pocos capitales de consideración. Los trigos y vinos no producen todo lo que debían por falta de exportación. La industria es casi nula. El comercio de muy poca importancia*». A. GUEROLA: *Memorias... Op. cit.*, p. 116.

29. «... *En Sayago, Aliste y Sanabria, donde se emplean ya bastantes abonos minerales, dada la pobreza de sus moradores, lo primeor es (habida cuenta de la falta de cal en sus terrenos) hacerles ver la necesidad e importancia de las enmiendas calizas... y empleo de los abonos fosfatados, sobre todo de las Escorias Thomas, en todas las tierras y cultivos y principalmente en los prados viejos*». CALVO MADROÑO, I.: *Descripción... Op. cit.*, p. 70.

30. La importancia de tales prácticas de aprovechamiento colectivo del terrazgo y monte era tal que, los 17.470 habitantes de Sayago, como señala P. Madoz no podrían subsistir «... *sin el auxilio de las tierras concejiles que se sortean con rigor entre los vecinos de los respectivos pueblos*». MADDOZ, P.: *Diccionario... Op. cit.*, p. 68.

31. CALVO MADROÑO, I.: *Descripción... Op. cit.*, p. 68.

32. «... *es notable la masa de agua que por nuestra provincia discurre, y siendo como es el liquido elemento una indiscutible riqueza empleada para el riego... aún no se ha sacado de ella cuanto partido es posible*». OLMEDO

reconstrucción del viñedo, tras la invasión de la Filoxera en 1888, no se llevó a cabo, ya fuese por falta de recursos o ya por desconocimiento, con la rapidez necesaria, volviéndose por ello, en poco tiempo, de la prosperidad a la miseria de la que se había partido³³.

En un estado también deplorable se encontraba la actividad industrial de la provincia, una actividad que en realidad estaba confinada en pequeños talleres artesanales, tanto en los pequeños pueblos como en la propia capital de la misma. En ellos, y como señala P. Madoz «... *no se emplea maquinaria; todo se hace a fuerza de brazos*»³⁴; la elaboración 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, constituyen las únicas actividades relevantes, estando por lo demás orientadas a la satisfacción de necesidades inmediatas de la población en cada municipio o, a lo sumo, del conjunto de la provincia³⁵.

Tan escasa actividad económica, de la que al finalizar el siglo continuaba siendo responsable la falta de comunicaciones, generaba, como consecuencia, un escaso tráfico comercial³⁶. Estaba éste recluso en los confines de 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; meros resquicios por los que, excepcionalmente, se comunicaba con el exterior la poco dinámica y deficientemente integrada economía provincial.

BIBLIOGRAFIA

- ALVAREZ MARTÍNEZ., V.: *Historia general civil y eclesiástica de la provincia de Zamora*, Madrid, 1965, 369 pp.
- ALZOLA Y MINONDO, P.: *Las obras públicas en España. Estudio histórico*, Bilbao, 1899, 597 pp.
- CALVO MADROÑO, I.: *Descripción geográfica, histórica y estadística de la provincia de Zamora*, Librería General de Victoriano Suárez, Madrid, 1914, 334 pp.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Memorias históricas de la ciudad de Zamora, su provincia y obispado*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1883, IV tomos.
- «Sayago», *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, Tomo VIII, p. 351.
- FULGOSIO, F.: *Crónica de la provincia de Zamora*, Ed. Rubio, Madrid, 1869, 80 pp.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J.: «El ferrocarril Zamora-La Coruña», *Estudios Geográficos*, n.º 69, p. 519.
- GÓMEZ MENDOZA, A.: *Ferrocarriles y cambio económico en España: 1855-1913*, Madrid, 1982, 278 pp.
- GUEROLA, A.: *Antonio Guerola. Gobernador de Zamora 1853-1854. Memorias*. Estudio preliminar, Federico Suárez Verdaguer, I.E.Z. F. de Ocampo, Diputación Provincial de Zamora, Zamora, 1985, 399 pp.
- GEOGRÁFICO Y E., I.: *Reseña geográfica y estadística de España*, Madrid, Imprenta de la Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico, 1888, 1.116 pp.

RODRÍGUEZ, F.: *La provincia...* *Op. cit.*, p. 35. En lo que respecta a los proyectos para la construcción de canales merece la pena destacar la prolongación del Canal de Castilla hasta Zamora, el llamado Canal de Villagodio entre los pueblos de San Pelayo y Santa Cristina, el canal de Fresno de la Ribera hasta el río Valderaduey y sobre todo el Canal del Príncipe de Asturias o del Esla, canal que fue inaugurado en 1862 y que por distintas razones no fue debidamente utilizado. *Ibidem*, p. 36 y ss.

33. «... *se cae el alma a los pies al ver que, a excepción de Fermoselle, que ya tiene repoblados sus viñedos con vides americanas, en la mayor parte de los pueblos de tierra del vino, se siguen poniendo vides del país, a pesar de todas las predicaciones*». CALVO MADROÑO, I.: *Ibidem*, p. 68.

34. P. MADDOZ: *Diccionario...* *Op. cit.*, p.

35. «... *Aun con escasa industria que hay en ella, puede esta provincia bastarse a sí propia, sobre todo si se tiene en cuenta la sobriedad y escasas necesidades de sus habitantes*». FULGOSIO, F.: *Crónica de la provincia de Zamora*, Madrid, Ed. Rubio, 1869, 80 pp. Cfr. p. 12.

36. «... *pero hay falta de carreteras y donde existe esa falta, nadie emplea sus capitales en montar una fábrica o en explotar una industria. El comercio lucha con el mismo obstáculo y es delirio pensar en fomentarlo mientras no haya comunicaciones cómodas, rápidas y seguras*». GUEROLA, A., *Memorias...* *Op. cit.*, p. 223.

- DE LAZÚRTEGUI, J.: *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*, Madrid, 1845-1850, Ed. Facsímil, Provincia de Zamora, Ed. Ambito, Valladolid, 1984.
- MADRAZO, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, dos vol., Ed. Turner, Madrid, 1984.
- OLMEDO Y RODRÍGUEZ, F.: *La provincia de Zamora. Guía Geográfica, histórica y estadística de la misma*, Valladolid, 1905, 713 pp.
- PÉREZ, E. J.: *Gruta del viajero en Zamora*, Tercera Ed. Zamora, Imprenta Provincial a cargo de Sebastián Gómez, 226 pp.
- RINGROSE, D.: *Los transportes y el estancamiento económico de España: 1750-1850*, Madrid, 1972, 204 pp.
- RODRÍGUEZ ZARRACINA, I.: *El ferrocarril directo de Valladolid a Vigo y las comunicaciones ferroviarias con Galicia*, Valladolid, Imp. Castellana, 1916, 158 pp.
- WAIS SAN MARTÍN, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, Segunda Ed., Madrid, Ed. Nacional, 1974, 728 pp.