

TRANSFORMACIONES ECONÓMICAS DE EXTREMADURA DURANTE LA ETAPA ISABELINA: ASPECTOS AGRARIOS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, INDUSTRIA, ETC.

Extremadura muestra una evolución económica similar a la vista para el resto del país a pesar de sus peculiaridades socioeconómicas. Todo el siglo XIX fue una región fundamentalmente agrícola con un escaso tejido industrial y una falta de modernización en sus infraestructuras. Era un mundo rural en todos los sentidos, apenas existen grandes ciudades y las capitales seguirán siendo centros administrativos hasta entrado el siglo XX.

Las **desamortizaciones** van a suponer una profunda transformación del sistema de propiedad de la tierra en nuestra región. A nivel nacional la superficie afectada va a estar en torno a un 20%, mientras que en Extremadura vamos a superar esas cifras, llegando hasta un 35 % de la tierra vinculada a instituciones religiosas que van a ser desamortizadas.

Durante la desamortización de Mendizábal se subastaron dehesas del monasterio de Guadalupe, del convento de San Benito de Alcántara y de Santa Clara de Zafra, y de las Órdenes Militares como la de Santiago y Alcántara. La desamortización de Madoz va a afectar a patrimonios concejiles de la mayoría de los ayuntamientos, salvo excepciones como los de Logrosán o Losar de la Vera.

Como sucedió en el resto de España, la tierra no se distribuyó bien, una minoría de grandes propietarios dominaron las subastas de tierras, aunque al ser ya tierras libres se explotaron mejor y más racionalmente. Quizá por esto **la producción agraria registró un notable aumento**. Aun así pervivió la existencia de latifundios y la mejora en las técnicas de cultivo resultó ser insuficiente. Fueron los *labradores acomodados y los grandes propietarios de los pueblos* como Zafra, Logrosán o Trujillo, o de ciudades como Cáceres y Badajoz, quienes dominaron las subastas realizadas, hasta el punto de constituir clanes familiares para controlarlas y evitar la competencia de arribistas y burgueses madrileños y sevillanos. Además, el sector ganadero decayó por la disminución de la trashumancia y la eliminación de la Mesta y sólo a finales del siglo volvió a aumentar la producción.

El desarrollo industrial de la región será inexistente. Sin bien como generalidad esta afirmación es cierta, aun subsisten a mediados de siglo núcleos industriales de actividades tradicionales como la pañería, la alfarería, las harineras o la forja, con un elevado número de trabajadores pero con una inversión de capital y tecnologías insuficientes como para competir con Cataluña, País vasco o Castilla. Ejemplos de ello son Torrejoncillo y la zona de Hervás, al igual que la zona de Jerez de los Caballeros y zafra.

La Ley General de Ferrocarriles de 1855 permitió comenzar a plantearse la posibilidad de implantar este medio de transporte en Extremadura. Hasta ese momento las únicas comunicaciones de Extremadura eran caminos y veredas intransitables. La única carretera principal era la que unía Madrid con Lisboa pasando por Navalmoral, Trujillo, Mérida y Badajoz (actual Nacional V), reparada y acondicionada en el Plan de Camino reales, establecido por los primeros gobiernos de Isabel II.

A partir de 1856 se aprueba el trazado de la **primera línea de ferrocarril** cuyo trazado era **Madrid-Ciudad Real-Badajoz-Portugal**, sin pasar un sólo kilómetro por la provincia de Cáceres, lo que provocó enfrentamientos entre las dos provincias extremeñas. Las minas de Almadén (Ciudad Real) y las ricas Vegas del Guadiana, favorecieron el trazado aprobado. En 1861 comenzó su construcción y en 1866 finalizaron las obras.

Los esfuerzos de los ayuntamiento y la Diputación cácerense por tener conexión ferroviaria con Madrid fracasaron, hasta que se descubrieron las minas de fosfatos en El Calerizo (Aldea Moret) en Cáceres, que dieron un impulso al proyecto. Se aprobó la línea **Madrid-Navalmoral-Cáceres- Valencia de Alcántara- Lisboa**. La línea fue inaugurada en 1881.

Faltaba una línea que conectara el norte y el sur extremeño: **Sevilla-Mérida-Cáceres-Salamanca** fue concluida hacia 1896.