

CHIQUITO Y SIN FUTURO

Parece que fue ayer, sin embargo ya han pasado 94 años. El 29 de agosto de 1911 la corporación del ayuntamiento de manzanal del barco celebra una sesión extraordinaria donde por primera vez el alcalde y los concejales abordan de manera oficial la imperiosa necesidad de construir un puente para cruzar el Esla.

Los ediles echaron sus propias cuentas llegándose a la conclusión que se necesitarían en torno a 15.000 pesetas. Luego se veía que hacia falta mucho mas. Se pretendía hacerlo de manera mancomunada con Carbajales y todos aquellos municipios que quisieran adherirse, solicitándole las ayudas pertinentes al estado.

Parece ser que las conversaciones no cuajaron como se esperaba pasando quince años sin concretarse nada.

El 17 de noviembre de 1926 el consistorio manzanalito toma de nuevo la iniciativa y en sesión extraordinaria acordó la enajenación mediante subasta pública de tres parcelas con vistas a reunir el dinero suficiente para afrontar las obras. En total sumaban aproximadamente 7.439 metros cuadrados: la mayor con 6.539 se situaba en el paraje del Espinacal le seguía la de Brdezuela con 800 y por ultimo otra en el corral de concejo con 100. Todo apunta a ello a la iniciativa serbia incorporado entonces la villa de Carbajales y el municipio de Losacino (vide, el castillo y muga) los otros grandes afectados por el aislamiento.

Se encargo la redacción del proyecto a Díaz Burgos advirtiéndole a los humildes albarinos que había pocas perras por lo cual el ingeniero propuso hacer un paso lo más económico posible utilizando como modelos de arcos los promovidos por José Eugenio rivera, una eminencia del momento y autor del puente pino.

Las prisas nunca fueron buenas y el retraso fue en aumento pues el concurso o subasta quedo desierto en las dos primeras convocatorias adjudicándosele en una tercera a la empresa sociedad constructora ferroviaria. En cualquier caso se cumplieron los objetivos vecinales que querían iniciar los trabajos antes de un año a contar desde el pleno comenzando en el mes de julio de 1927 aprovechándose que el cauce del Esla tenia los niveles bajos a causa de ser verano y lo que ello traía consigo, fuertes calores y riegos en todas las Vegas de Alba Tabara, Tierra del Pan, Terra de Campos y Benavente. Tras dos años de ajetreo estuvo listo en 1929 aunque según la creencia popular el dinero no alcanzaba y la falta de pago a los constructores retraso la entrega definitiva hasta el 12 de junio de 1930. El coste definitivo ascendió a un total de 208.714 pesetas sufragadas por el estado, diputación y ayuntamientos de la zona afectada.

Se trataba de uno de los puentes mas esbeltos de la época de Aliste Tabara y Alba con una planta recta de 139 metros de longitud alcanzando en su parte central una altura de alrededor de 30 costando solamente de cuatro arcos de hormigón siendo de mayor tamaño los dos centrales de 45 metros de luz de estilo parabólico mientras que las dos colindantes con los estribos era de modo de escarzadas con 20 metros. El puente fue pensado para el tráfico de carruajes, ganados y personas. tiene una anchura de tres

metros y 70 centímetros con lo cual no permitía cruzarse al mismo tiempo sobre el a dos carros mas teniendo en cuenta que de esa media solo 2,70 era camino reservándose en torno de medio metro a cada lado para el paso de peatones lo que hoy denominamos aceras.

El cierre del salto de Ricobayo con el consiguiente embalsado le dejo bajo las aguas hacia 1934 con lo cual nos encontramos con que los moradores de la ribera lucharon por el 19 años y solo pudieron disfrutarlo durante tres. Además su construcción superaba con creces lo recibido por el ayuntamiento de manzanal por los terrenos comunales expropiados a causa del salto 125.261.20 pesetas. Hubo un particular Gregorio Baz Baz que fue el más perjudicado pues a ser quien mas dinero recibió 15.837,30 pesetas fue también es obvio el que más fincas perdió en la Ribera del Esla.

La construcción del chiquito fue ante todo una clara muestra del abandono y olvido de la administración estatal con sede en Madrid y la olvidada Aliste, Tabara y Alba. Nadie ni las autoridades de la capital de España ni las de Zamora tuvieron decencia de informar a los afectados que iban hacer un sobrehumano esfuerzo económico para nada. Hay que tener en cuenta que cuando manzanal decidió enajenar sus parcelas ya hacia tres meses que el rey Alfonso xii había firmado el real decreto ley de ordenamiento de riegos del duero de 23 de agosto de 1926, con la concesión del salto del Esla a la sociedad hispano portuguesa de trasportes eléctricos saltos del Duero posteriormente Iberduero y en la actualidad Iberdrola.