

LOS FIELATOS EN VALLADOLID A TRAVÉS DE LOS RASTROS DOCUMENTALES

Jesús Alonso Díez

Resumen

Hablar de fielatos u oficinas de consumos que con ambas denominaciones se les conocía, es hablar de recaudación de impuestos, tan criticados por una parte, y tan necesarios por otra.

Una sociedad que paga impuestos es una sociedad avanzada y justa si estos son proporcionales a los ingresos de cada ciudadano. En el caso de los fielatos, la recaudación que en ellos se conseguía servía para remediar las necesidades de los ayuntamientos.

Nunca fueron bien vistos por aquellos que, para introducir sus productos en los mercados, tenían que pagar una tasa, conocida como sisa –tipo de tributo que se paga por las cosas vendidas–.

A finales del siglo XIX y principios del XX en todas las entradas de las poblaciones importantes había un fielato; en Valladolid hubo diez. En la primera década del siglo XX, debido al malestar general, sobre todo de los que introducían mercancía, se produjeron altercados que, en ocasiones, acabaron con la quema de alguno de los fielatos.

Palabras clave: Fielato, fielatos, consumos, oficinas de consumos, consumidores.

Si preguntáramos a las personas menores de cincuenta años qué son los fielatos, seguro que la mayoría no sabrían responder. Este sistema de recaudación local solo está en la mente de quienes han tenido la suerte de vivir lo suficiente para conocerlo. Decir fielatos es como contar un cuento a un niño que comienza así:

hace muchos, muchos años, había unas casillas a la entrada de las poblaciones en donde unos señores te echaban el alto y, si llevabas algún producto de consumo, tenías que pagar por introducirlo en la población...

Sin embargo, y como se puede ver a continuación, el significado de los conceptos fiel y fielato, tal y como aparecen en el *Diccionario de la lengua española*, hace referencia no solo al hilo de la balanza con la que se pesaban los productos, sino también a la honestidad, responsabilidad, justicia, etc, posiblemente porque entendían que la recaudación podía servir para beneficiar socialmente a la colectividad.

Fiel: (del latín fidēlis). Que guarda fe, o es constante en sus afectos, en el cumplimiento de sus obligaciones y no defrauda la confianza depositada en él.

Fiel: (Del desus. fil 'fiel de la balanza', y este del lat. tardío filum, infl. por fiel). Empleado público que contrasta pesos y medidas.

Fielato: Oficina a la entrada de las poblaciones en la cual se pagaban los derechos de consumo.

A pesar de esto, y como norma general, los organismos y responsables de la recaudación de impuestos pocas veces han tenido amigos entre los ciudadanos, casi, ni entre la familia, aunque nuestro deber como buenos ciudadanos sea contribuir proporcionalmente y en su justa medida, contribuyendo con nuestros impuestos solidarios para conseguir una sociedad más justa. Los países con mejor nivel de vida, son aquellos en los que sus ciudadanos están concienciados de la necesidad y obligación de contribuir con sus impuestos para mejorar la

vida social del país. Un pueblo sin conciencia contributiva, es un pueblo pobre de espíritu solidario y rico en mente obsesiva por el fraude y el engaño.

A continuación, vamos a conocer una breve historia de la creación de los fielatos en España, aunque este trabajo se va a centrar específicamente en los de Valladolid. Gracias a los legajos del Archivo Municipal, podremos conocer, de primera mano, la historia de los fielatos u oficinas de consumos de esta ciudad, principalmente de los siglos XIX y XX, por ser este periodo de tiempo el que mayor número de documentos acumula sobre ellos.

I. Los fielatos

Los fielatos u oficinas de consumos, que de ambas formas se les llamó, tenían como finalidad, recaudar las sisas necesarias para aliviar las arcas municipales tan mermadas de recursos monetarios.

Estuvieron en servicio desde mediados del siglo XVI, hasta 1964-65. En la última etapa también los llamaron estaciones sanitarias, porque ejercían un cierto control de los alimentos que entraban en la población.

Como hemos visto, el fiel era la persona que por su honestidad, reconocida por las autoridades del lugar, controlaba los pesos y medidas en los mercados y lugares donde se comerciaba con productos que había que pesar y medir; porque como dice el refrán, la vara de medir no era igual para todos, había varas que medían menos de una vara, romanas que en vez de pesar un kilo, pesaban novecientos gramos, y medidas que no medían lo justo, o sea, que un litro de vino, en algunos casos se convertía en ochocientos mililitros, sin tener en cuenta el agua que el cantinero había añadido previamente, hecho conocido en aquella época como «bautizar el vino».

Importancia de los fielatos

En un documento del Archivo Municipal de Valladolid de 1886¹, podemos leer que un grupo de vecinos de la zona del rastro, próxima al hospital de la Resurrección, se queja al Ayuntamiento –siendo alcalde D. Mariano Fernández Lara– y pide que se cubra el pequeño tramo de Esgueva comprendido entre la casa de Cervantes y la calle Santiago, diciendo que los malos olores y las miasmas que salen del hospital de la Resurrección son inaguantables, por lo que exponen: «Sabiendo los exponentes que el Excelentísimo Ayuntamiento no puede hacer las obras de mejoras como en años anteriores, por falta de los recursos que los consumos les daban...».

Con estas pocas palabras se puede ver claramente la importancia de la recaudación obtenida por los fielatos o consumos para el desarrollo de la ciudad. En este documento se entiende que ese año los ingresos de los fielatos u oficinas de Consumos habían bajado, por lo que el Ayuntamiento no podía realizar las obras de cubrición del pequeño tramo del Esgueva; los vecinos, siendo conscientes del problema económico del Ayuntamiento, suplican a este que haga un esfuerzo y realice la obra.

Breve apunte sobre la historia de los fielatos en España

En el blog *Historias matritenses*² podemos leer una pequeña historia del inicio de los fielatos en la que se recoge que fue Felipe II el artífice de los mismos. Empezó a instaurarse en Madrid en 1561, donde pusieron un pequeño impuesto a determinadas mercancías que se introducían en la ciudad para sufragar obras de mejora en la villa. A mediados del siglo XVII, Felipe IV, como consecuencia de la bancarrota en la que se encontraba España debida a los conflictos bélicos con otros países europeos, impulsó nuevamente los fielatos para recaudar fondos capaces de financiar las guerras.

1 AMVA CH-318-23, pg. 2.

2 <http://historias-matritenses.blogspot.com/>

Posteriormente, en vista de los beneficios económicos que anualmente obtenían, los Ayuntamientos siguieron ordeñando la vaca de las tetas de oro, hasta que a finales del siglo XIX, y primeros del XX, los comerciantes y la población en general pensaron que si no fuera por los fielatos los productos costarían menos dinero, ya que los impuestos repercutían en el precio final que el ciudadano pagaba por lo que consumía.

Como consecuencia de este malestar generalizado de la población, en varias ciudades hubo quema de fielatos. En Valladolid, concretamente, en marzo de 1912 se quemaron dos³. En este sentido, en el legajo 920-59⁴, del Archivo Municipal de Valladolid, con fecha 29 de marzo de 1912, encontramos la evaluación de daños causados por los incendios de estos dos fielatos; según informa el Arquitecto Municipal, los daños ocasionados se elevaban a 7.500 pesetas.

Por otro lado, en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, podemos ver varias denuncias y pleitos de algunos vigilantes de fielatos, por desacato o desobediencia de los ciudadanos hacia dichos vigilantes o consumidores cuando estos intentaban inspeccionar la mercancía.

Sin duda alguna, los fielatos fueron un gran invento, y supusieron para los Ayuntamientos una fuente de ingresos gracias a los cuales permitieron realizar infraestructuras beneficiosas para los moradores de los municipios. Para que nos hagamos una idea, revisadas las actas de ingresos de fielatos en el Excelentísimo Ayuntamiento de Valladolid entre los años de 1890 y 1894, la recaudación media mensual era de unas 140.000 pesetas más o menos. Presentaban las cuentas de la recaudación cada diez días, del uno al diez, del once al veinte, y del veintiuno al treinta o treinta y uno. Poniendo como ejemplo 1890, el mes de menos recaudación fue julio

3 *El Norte de Castilla* digitalizado. AMVA- Quema de fielatos, marzo de 1912.

4 AMVA-C-700-7 legajo 920-59

con 79.468,79 pesetas, mientras que los ingresos de agosto ascendieron a 125.429,91 pesetas y los de septiembre a 164.764,25 pesetas. Entre los años 1893-1894 se puede observar un incremento considerable, pues en el mes de enero, el ingreso fue de 180.677,08 pesetas. Ha sido difícil poder hacer un resumen exacto debido a las actas desaparecidas, algunos meses están incompletos, pero la media de 1893-94 podría alcanzar la suma de 150.000 pesetas mensuales.

Para tener una idea más clara de la importancia de esta recaudación, podemos ponerla en relación con el presupuesto anual del personal administrativo del Ayuntamiento en el año 1893; el total alcanzaba la cantidad de 55.048 pesetas, de las cuales, el secretario general cobraba 5.200 pesetas.

Sin embargo, a partir de los años cincuenta comenzó el declive de los fielatos u oficinas de consumos, que tan buenos resultados económicos habían proporcionado a los Ayuntamientos, y en los sesenta desaparecieron debido a la reforma tributaria.

II. Los fielatos en Valladolid

Valladolid, como cualquier ciudad o pueblo importante de España, contaba con sus correspondientes fielatos, también llamados oficinas de consumos; por eso a los vigilantes, entre otras expresiones, se les conocía como consumidores.

En cada puerta y portillo de entrada a la ciudad, había un fielato. Cuando fueron desapareciendo las puertas y portillos se instalaron en las carreteras a la entrada de la población. Los primeros fueron situados en las puertas de entrada más importantes, llamadas también puertas Reales.

El primer documento que aparece en el Archivo Municipal de Valladolid sobre fielatos, es del día siete de noviembre de 1824 –esto no quiere decir que no pueda haber otros que no estén digitalizados–.

Este primer documento trata precisamente de la necesidad de construir casillas en las que pudieran guarecerse los dependientes o vigilantes de los fielatos.

Casillas para guarecerse los vigilantes

El Sr. Superintendente General de policía del municipio, se dirige al Excelentísimo Ayuntamiento exponiendo⁵:

Deseando dejar libres y desembarazadas las casillas que tienen en las cuatro principales puertas desta capital, los empleados de la Hacienda, de la molestia que puedan causarles los celadores y vigilantes deste establecimiento de mi cargo, haré recomendar á mediados de setiembre del presente año, si había contiguo a las mismas puertas algún punto útil y que no causase molestia al público donde pudieran fabricarse otras casillas para guarecerse los vigilantes, resalte que en efecto hay sitios inmediatos a ellas donde puedan edificarse sin ningún embarazo público para que ponga el valor correspondiente el M.I. Ayuntamiento de que V.S. es digno Presidente.

En este documento podemos ver que los responsables de consumos empiezan a tener conciencia de los problemas de los empleados municipales, y se dan cuenta, de que los vigilantes, celadores o dependientes de los fielatos –que de todas estas formas los llamaban– cumplirían mejor con su misión si realizaran su trabajo cobijados y protegidos de las inclemencias del tiempo.

Informe favorable sobre la adquisición de los terrenos

El día 10 de enero de 1825, el Arquitecto remite un informe favorable⁶, y dice, que «se han conseguido los terrenos necesarios contiguos a

las Cuatro puertas reales ó entradas principales a la Ciudad, para construir las cuatro casillas para los Dependientes del Ramo de Policía», y que⁷:

... siendo tan esencial el que estos vigan a las personas entrantes y salientes en el pueblo, y no sintiéndose perjuicio alguno, como con efecto no se puede seguir a los tragineros que transitan en las expresadas casetas encontrándose, en los sitios que están señaladas por el Arquitecto D. Julián Sánchez, que son: En la puerta Real titulada del Carmen, a continuación y guardando línea con la casilla y tinglado de los dependientes de la Real Hacienda. En la del Puente Mayor frente de la que tienen los citados dependientes, en el ángulo que forma la fábrica de la Perla y manguardía de la bajada del río; En la de Santa Clara contigua a las tapias o cerca de la Puerta principal a la siniestra de esta, y frente de la de los nombrados dependientes de la real Hacienda y en la llamada de Tudela, se construirá en el terreno que está comprendido con la línea de la manguardía al puente que linda con la tapia de la huerta de B. Cabildo; en cuyos sitios que son los más oportunos según el objeto con que se construyen estas casetas, no causan perjuicio alguno al público ni a los transeúntes. Este es el dictamen del Arquitecto sin perjuicio de que vuestro señor resuelva en el particular lo que estime más conveniente. Valladolid a 10 de enero de 1825⁸.

Posteriormente, se concede la licencia:

*Valladolid Ayuntamiento General.
Jueves 20 de enero de 1825.*

Se concede la licencia para construir las casetas en los sitios que señala el Ar-

5 AMVA CH-374-047-Pg1

6 AMVA-CH-374-061

7 AMVA-CH-374-061

8 AMVA CH-374-061-Pg.4 del documento-10 de enero de 1825

quitecto y póngase en noticia del Sr. Intendente de Policía por oficio, acordolo la Ciudad.

Más tarde, se montaron casillas en todos los fielatos como iremos viendo a medida que vamos avanzando en el tema.

A continuación, vamos a acercarnos a la historia y circunstancias de los distintos fielatos que hubo en Valladolid gracias a los legajos del Archivo Municipal.

1. Fielato de la Puerta Real –Puerta del Carmen–

Conocido como fielato de la puerta del Carmen por hallarse junto a la puerta Real o del Carmen, situado junto al convento del Carmen Calzado⁹ según el plano de Ventura Seco de 1738 (plano n.º 1)¹⁰. También conocida como puerta de Madrid, porque se encontraba en la antigua carretera de Madrid, como se puede observar en el plano de Joaquín Pérez Rozas de 1863 (plano n.º 2)¹¹ propiedad del Excelentísimo Ayuntamiento de Valladolid –AMVA–. El autor de este plano denomina a la puerta del Carmen, puerta de San Fernando.

En 1873 se desmontó la puerta Real o del Carmen y el fielato se trasladó a la intersección del paseo de Zorrilla con la calle Puente Colgante.

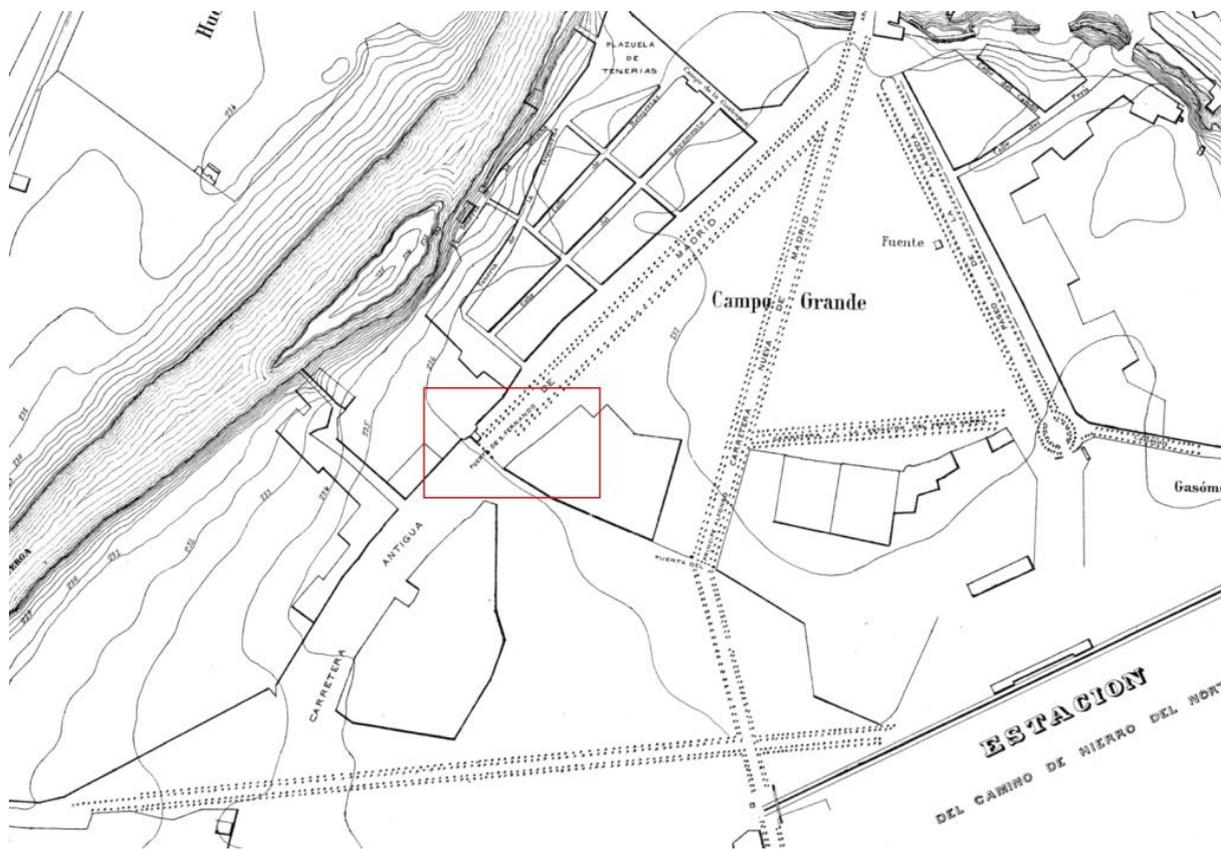


Plano N° 1: Ventura Seco. 1738

9 AMVA CH-314-10-CH-355-51-CH-495-3.

10 AMVA Plano de Ventura Seco de 1738.

11 AMVA Plano de Pérez Rojas: el encuadre indica el lugar donde se encontraba el fielato.



Plano N° 2: Joaquín Pérez Rojas. 1863

Aunque el traslado en teoría se realizó en 1873, la casilla de los vigilantes no se construyó hasta 1877.

En el pleno de 13 de marzo de 1877 la Comisión de obras propone que podría establecerse provisionalmente en una caseta de madera, pero un miembro de la Comisión, dice que la «construcción está acordada y que debe ejecutarse», y sigue diciendo que

... como se había acordado el arriendo de los consumos, debería aplazarse la construcción del Fielato, porque pudiera quizá no convenirle al arrendatario, y el Ayuntamiento acordó conforme con la comisión. Así resulta del acta de este día, que yo el secretario certifico.

El párrafo que vemos a continuación, es un escrito de la Comisión de Hacienda dirigido al Sr. Alcalde¹²:

Tengo el honor de remitir a V.S. el adjunto proyecto de obras para la terminación y habilitación del Fielato que se empezó a construir hace cuatro años fuera de la puerta del Carmen, en el sitio denominado las Olmas. Lo que hago en cumplimiento de la Orden de V.S. fecha de ayer. Valladolid 2 de Agosto de 1877.

En el escrito de la Comisión de Obras expuesto anteriormente podemos ver que algunos fielatos u oficinas de consumos eran concesiones o arriendos del Ayuntamiento a empresas privadas.

El 2 de agosto de 1877, cuatro años después de la presentación del proyecto de construcción del nuevo fielato, la Comisión de Consumos se dirige al Sr. alcalde pidiendo se ejecuten las obras. El día 10 de agosto se publicaron las bases del proyecto y el día 19 se llevó a cabo la subasta pública.

12 AMVA-CH-314-010-Pg.1.

El artículo 12 adicional del pliego de condiciones decía:

Si las obras no terminaran en el plazo fijado por el Art. 11, por cada día de retraso, sufrirá el contratista el descuento del uno por ciento del total a que asciende la subasta, que se deducirá ó de las certificaciones de obra devengada, ó de la fianza prestada, ó de los materiales acopiados; sin perjuicio del derecho a rescisión que se reserva el Ayuntamiento.

El presupuesto total fue de 3.300 pesetas.

El día 15 de octubre de 1877 acabada la obra, el contratista presenta un escrito solicitando se pasen a revisar la obra para su liquidación, Inspeccionada la construcción, no se la dan de paso porque no estaba bien rematado. Al parecer se lo rechazan porque las rejas de las ventanas eran muy delgadas, y según el informe levantado por el técnico del Ayuntamiento, no se ajustaban a las bases del concurso.

Chapucilla

El arquitecto municipal no da de paso la obra porque el remate no se ajustaba a las bases del proyecto.

Que el Arquitecto dice que no acompaña la liquidación como debía hacerlo [...] ¹³ porque hubo necesidad de hacer que se quitaran unas rejas muy delgadas que se habían colocado, sustituyéndolas por otras del peso que se marca en el contrato, proponiendo en consecuencia de lo expuesto, que tanto en esta obra, como en las demás por contrata se exija en cualquier tiempo y circunstancia, la responsabilidad del Director Facultativo.

Corregido este problemilla, el contratista vuelve a presentar el correspondiente escrito suplicando como es normal en estos casos, pasen a revisar nuevamente la obra porque ya se ha subsanado la deficiencia.

13 AMVA-CH-314-010 hoja 12.

Nueva inspección de la Comisión de obras y nuevo rechazo¹⁴

Comunicado de la Comisión: Los que suscriben, Comisionados para la recepción definitiva de las obras del fielato del Carmen ejecutadas por D. Valentín nuevo, mediante subasta pública, se personaron el trece del corriente en el referido fielato y, efectuando el oportuno reconocimiento, resultó hallarse dos fallebas de ventanas sin manezuelas y, las cerraduras del coral entorpecidas; por lo cual, suspendieron la operación, comunicado el resultado al contratista.

Última revisión de las obras

Nuevamente personados previo aviso de este, en el día de la fecha, y resultando haberse hecho las reparaciones necesarias; tienen el honor de proponer la recepción definitiva de las obras, á los efectos expresados en el pliego de condiciones correspondiente. Diez y ocho de mayo de mil ochocientos setenta y ocho.

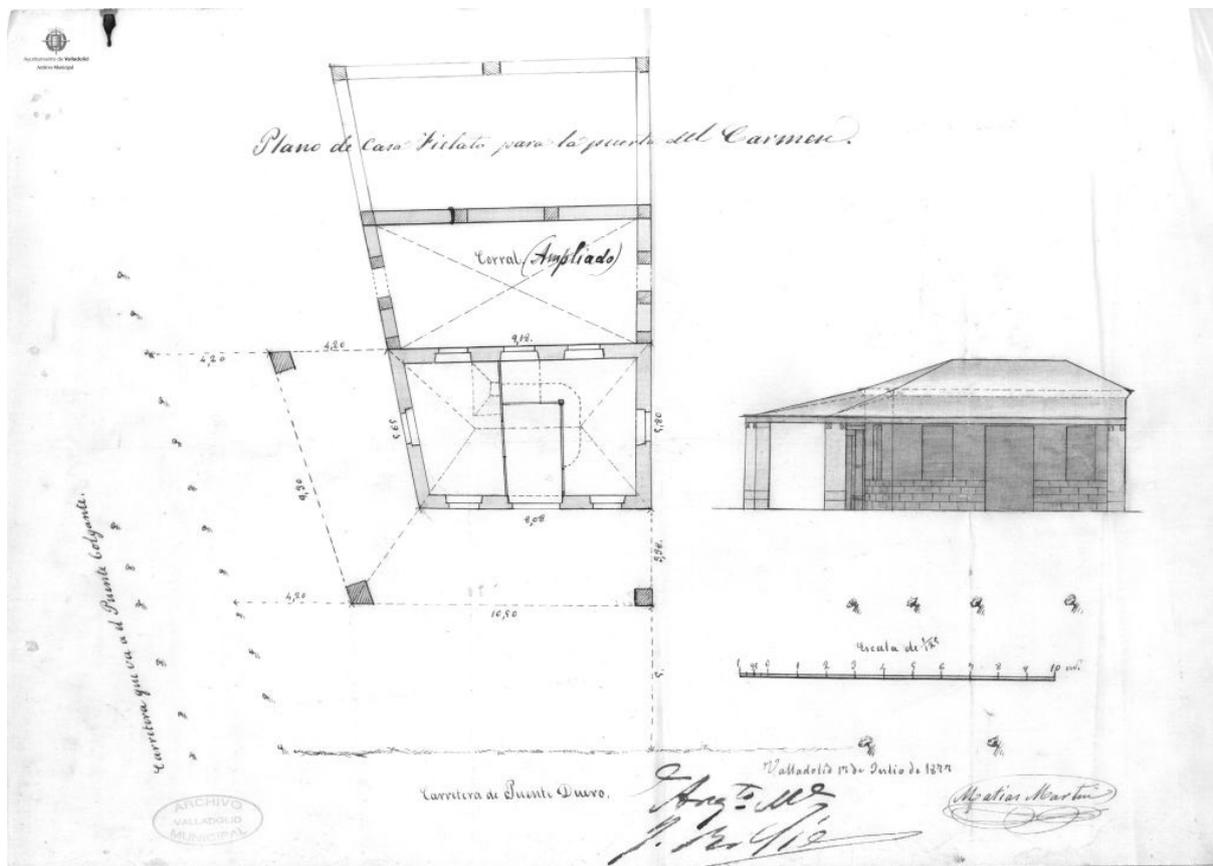
Recepción definitiva

El día 23 de mayo de 1878, la Comisión de Obras acordó la recepción definitiva, y ordena se le devuelva al contratista la fianza o depósito que por tal concepto tenga consignado. El día 24 de mayo el Ayuntamiento se hace cargo del fielato. [Plano 3]¹⁵.

Resumiendo la historia, podemos concluir que la construcción de la nueva casilla de consumos estuvo cuatro años parada, posiblemente por falta de liquidez.

14 AMVA-CH-314-010 hoja14.

15 AMVA Plano nº 3 CH-314-10.



Plano N° 3: CH C 00314 - 010 -1877

Nueve años después trasladan de nuevo el fielato, como consecuencia de la ampliación y urbanización del paseo de Zorrilla¹⁶.

El 13 de marzo de 1884 la Comisión de Obras solicita la reparación del pavimento de la oficina del fielato de la puerta del Carmen, y lo pone en conocimiento de la superioridad, para que a la mayor brevedad posible mande repararlo «pues que se encuentra en un estado bastante deplorable, Lo que traslado a V.S. para su conocimiento, y que en su visita puede dignarse acordar lo conveniente para que se haga la reparación que es de tanta necesidad»

Como el coste de la obra no suponía un quebranto para las arcas del Ayuntamiento, se solucionó rápidamente con un presupuesto de treinta pesetas.

Nuevo proyecto de traslación en 1887

Por motivos de prolongación del Paseo de Zorrilla hasta la plaza de toros en 1887, se realiza de nuevo la traslación a otro sitio más conveniente para dejar expedito el paseo de Zorrilla, según se refleja en el mismo documento.

Suspensión del nuevo proyecto de traslado

El día 10 de abril de 1887, la Comisión de Obras comunica que el nuevo fielato de la puerta del Carmen no se puede construir porque no está dentro de los presupuestos de este año.

En un pleno del 21 de julio de 1895 de nuevo tratan la conveniencia de trasladar el fielato, aunque no se ejecutó el proyecto¹⁷.

16 AMVA CH-314-10 1877

17 AMVA CH-355-51 Pg. 1

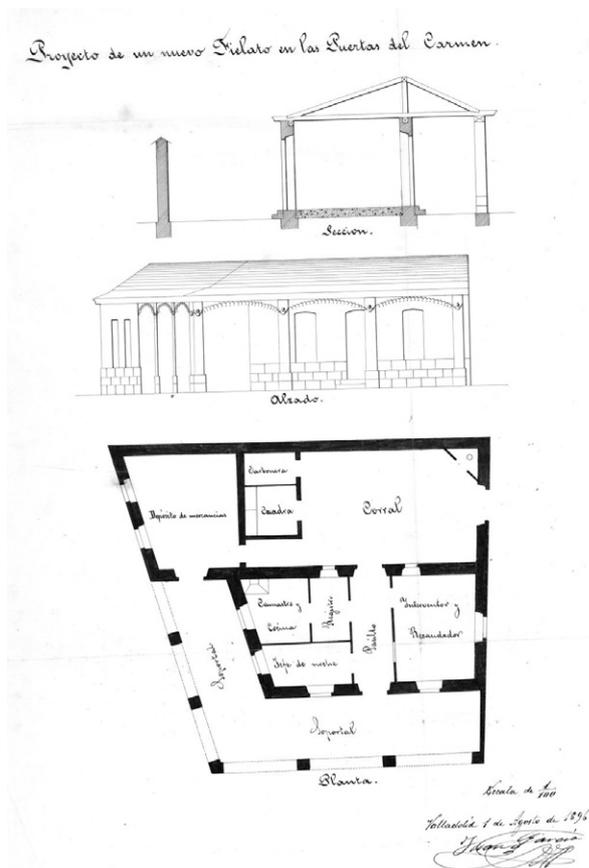
Nueva petición de traslado

Reunida la Comisión de obras el día 22 de junio de 1896, a petición del Sr. Capitular D. Hilario González, acordaron comunicar Al Sr. Alcalde, se sirva disponer se lleve a efecto la traslación del fielato titulado del Carmen, retirándolo a otro sitio más conveniente con objeto de que quede expedito el Paseo de Zorrilla hasta la plaza de toros¹⁸.

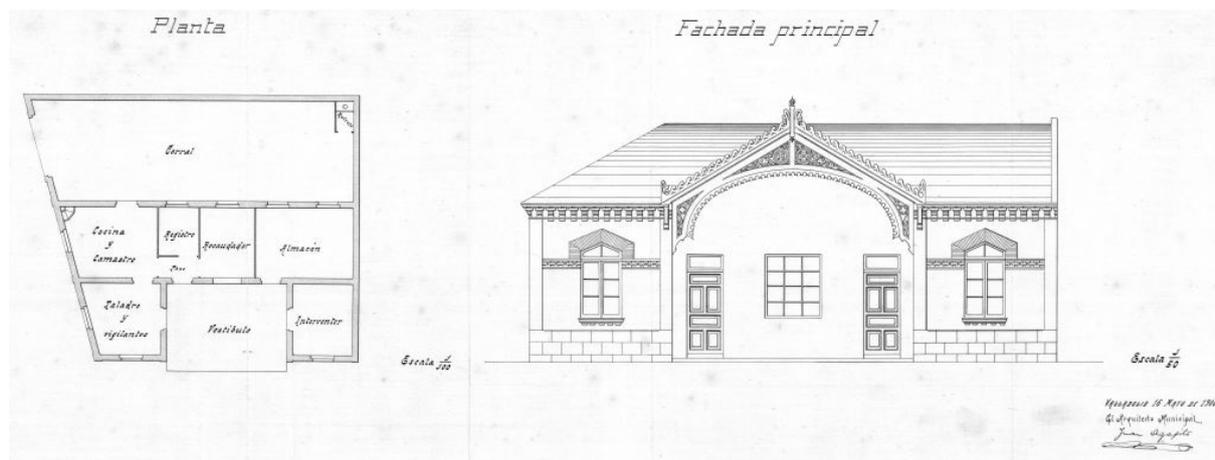
El día 1 de agosto de 1896 vuelven a la carga con el proyecto de construcción del nuevo fielato con sus planos correspondientes. No se llegó a realizar (Plano n.º 4)¹⁹. El presupuesto del proyecto era de 11.148,61 Pesetas²⁰.

Cuarto proyecto de traslado en 1900. Arquitecto Juan Agapito (Plano n.º 5)²¹.

El 17 de mayo de 1900, el Ayuntamiento presenta el proyecto a la Comisión de obras, y el arquitecto remite el proyecto al Ayuntamiento, dirigido como es lógico al señor alcalde.



Plano N.º 4: CH 00355 - 051 01. Fielato de la puerta del Carmen. Proyecto de 1896



Plano N.º 5: CH 00355 - 051 02. Fielato de la puerta del Carmen. 1900

18 AMVA CH-355-51 hoja 2.

19 Plano n.º 4 AMVA 355-51.

20 AMVA 355-51, hojas 3, 4, 5.

21 Plano n.º 5 AMVA 355-51.

El importe del presupuesto de contrata fue de 6.822,90 pesetas. Como vemos, cuatro años después del proyecto anterior, el presupuesto es 4.326 pesetas inferior al presentado en 1896.

En 1900 el arquitecto Juan Agapito presentó su proyecto. El fielato se construyó junto al puente Colgante.

Juan Agapito pensó en un edificio funcional, en el que todas las dependencias tuviesen luz directa; el cuarto habitación del recaudador, con ventana al vestíbulo para poder verificar los pagos con comodidad; al lado izquierdo el cuarto de registro de señoras; una cocina y camastros para los vigilantes y un pequeño almacén para depósito de especies sujetas al adeudo. Todas las habitaciones son independientes y tienen luz y ventilación directa. Al corral se entra por una puerta situada en el frente de la carretera de Salamanca²².

Es posible que este fielato fuera el mejor construido hasta la fecha; incluso disponía de un cuarto para el registro de mujeres.

Para acabar con la historia del fielato de la Puerta del Carmen, vamos a conocer una historia que sucedió en este fielato, y que por otra parte se conoce que formaba parte de la picaresca de los matuteros.

Para los lectores que desconozcan el significado de 'matute' y 'matutero', para definirlo rápidamente, matute es la introducción de géneros en la población sin pagar el impuesto de consumos; matutero, la persona que se dedica a introducir género de contrabando.

Historia del carro cargado de leña que en el fondo transportaba una mercancía sospechosa

En 1893, en este fielato del Carmen ocurrió un suceso producido como consecuencia de la picaresca, que en aquella época formaba parte de lo cotidiano²³.

Era una noche fría y lluviosa de un 24 de febrero de 1893. Dice el documento «que eran las cuatro de la mañana de la noche» cuando dos vigilantes o dependientes de la ronda, (Dibujo

n.º 1)²⁴ recostados sobre la tapia de un vetusto caserón situado en el alto San Isidro, esperaban la circulación de un carro con destino al mercado del Campillo de San Andrés.



Dibujo N° 1: Vigilantes de la ronda

Con sus capas empapadas, pegados a la pared, trataban de resguardarse del viento y de la lluvia. El agua resbalaba por sus capas de paño tosco y caía sobre los leguis de cuero que por encima de las botas cubrían los pantalones. Caía aguanieve, y la humedad se metía en los huesos. Los sabañones de los dedos de los pies pegados a los calcetines les producían una desazón inaguantable.

Dice el documento que «a pesar de su diligencia y en vista de no haber conseguido su objetivo, resolvieron suspender el servicio y volver a la ciudad».

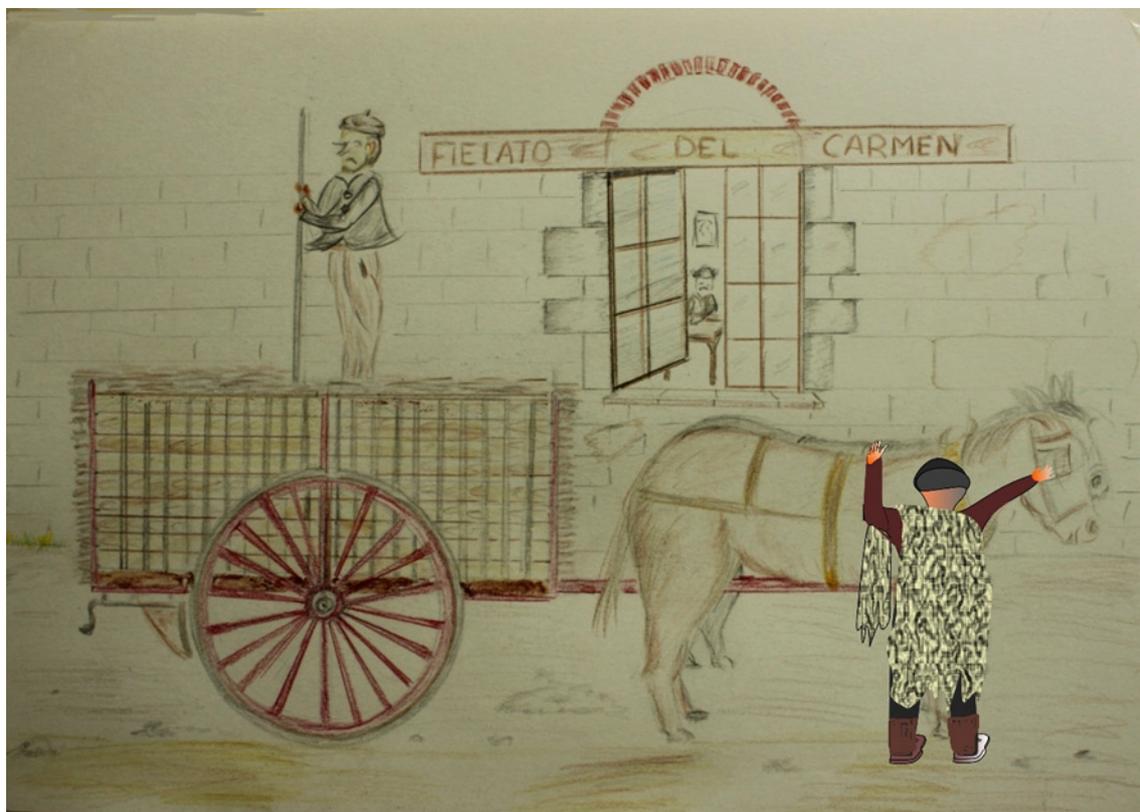
Mientras los vigilantes de la ronda bajaban a la población, los hermanos Zaqueo, en la Cistérniga, cargaban en el carro la mercancía que posteriormente el transportista Inocencio trasladaría al mercado del Campillo de San Andrés.

Los hermanos Zaqueo eran unos comerciantes matuteros que habían contratado a un po-

22 AMVA CH-355-51, hojas 19-20-21.

23 AMVA CH-495-003.

24 Dibujo n.º 1: Jesús Alonso Díez. Los vigilantes de la ronda esperando al carro procedente de la Cistérniga.



Dibujo Nº 2: El carro

bre hombre, que tenía un carro, para trasladar una carga al mercado del Campillo de San Andrés. El transportista, llamado Inocencio, accedió al traslado de la mercancía por un precio de cinco pesetas.

Bajaban por la carretera entonces llamada de Tudela. Al llegar al cruce que ahora es del paseo de Juan Carlos Primero con el paseo de San Isidro, el matutero ordenó al conductor del carro desviarse por el paseo de Juan Carlos Primero, entonces denominada calle Mesones de Puente Duero, para dirigirse hacia el fielato del Carmen. Seguro que Inocencio, el conductor del carro, se preguntó, si vamos al Campillo, ¿por qué dar tanta vuelta, si podemos seguir por el fielato de las puertas de Tudela que es un camino más corto? Seguro que a Inocencio le temblaron las pantorrillas, y empezó a barruntar que algo desagradable podía ocurrir.

Llegaron al fielato del Carmen –en aquel momento se encontraba en la esquina del paseo de Zorrilla con la calle Puente Colgante– estaba

amaneciendo y seguía lloviendo; el vigilante del fielato Castor Martín se dirigió hacia el conductor del vehículo, cogió la aguja y subió al carro (Dibujo n.º 2)²⁵. Por lo que se puede ver en el documento, cuando llegaba un carro cargado de leña, el dependiente o vigilante subía con un punzón y lo introducía hasta el fondo del carro para comprobar si llevaba algo más que leña. En este caso, parece que debajo de la leña traía muy bien colocadas una capa de astillas que impedían que la aguja penetrara hasta el fondo. En la hoja 6-7 del documento dice que; «que en el descargue del carro, pudieron apreciar que la leña o madera que venía cubriendo el interior del carro, formaban una verdadera pared impenetrable, y que por consecuencia, no podía reconocerse el fondo o interior del vehículo a menos que se hubiera descargado». En vista de la dificultad para introducir la aguja, Castor Martín abandonó la inspección bajando del carro.

25 Dibujo n.º 2: Jesús Alonso Díez. El vigilante Castor Martín subido sobre la leña intentando penetrar la aguja para llegar al fondo.

Una vez abonada la tasa correspondiente, Inocencio continuó la marcha dirección Campiello de San Andrés. Azcona, uno de los hermanos Zaqueo, seguía a la zaga del carro, pero haciéndose el despistado, como si no fuera de la cuadrilla. Cuando llegaron al lugar de destino, se le acercaron dos individuos desconocidos para Inocencio.

Los vigilantes de la ronda cumplen con su misión

¿Se acuerdan de los vigilantes con sabañones en los pies recostados sobre una tapia de San Isidro esperando la bajada de un carro sospechoso procedente de la Cisterniga? Pues estos eran, sabían que iba a llegar; a Inocencio le volvieron a temblar las canillas.

Tras un breve interrogatorio, lo hicieron volver al fielato del Carmen, llegado allí, descargaron la leña, las astillas, y... ¿qué apareció? «Doce piezas de tocino de baja calidad conocido vulgarmente con la denominación de cachomoino, que pesaron noventa y cuatro kilogramos; y además, noventa y siete jamones con un peso de quinientos cuarenta y cuatro kilogramos».

El peor pagado fue el dependiente Castor Martín, a quien acusaron de no hacer bien su trabajo. Algunos responsables de fielatos pensaron que podía estar compinchado con Azcona, el responsable de la mercancía.

En el Ayuntamiento se formó un gran revuelo; había bajado la recaudación en los fielatos, y pensaron que el problema podía venir por la mala gestión. Al vigilante no le condenaron porque no pudieron demostrar su culpabilidad²⁶.

2. Fielato de la estación

Como consecuencia de la llegada del ferrocarril a Valladolid en el año 1856, el Ayuntamiento se da cuenta de lo importante que sería instalar un fielato en las proximidades de la es-

tación. Unos años después, en 1862, por fin se instala el fielato.

En 1890, debido a la construcción de la nueva estación de los Ferrocarriles del Norte, los responsables del Ayuntamiento piensan que una estación como esa requería una entrada que realzara el entorno. Dicen que habría que unir la estación con la Acera Recoletos, que ya en aquel momento se empezaba a considerar como una gran avenida²⁷.

Habemus problema

Para conseguir el ensanche de la calle (Plano n.º 7)²⁸, había que expropiar parte de la huerta del convento de las Lauras y la casa del Capellán. (Plano n.º 6)²⁹.

El veinte de marzo de 1890, el Ayuntamiento propone a la Comisión de Obras que nombre una subcomisión que se encargue de gestionar el tema. Esta subcomisión se dirige al Arzobispado exponiendo la pretensión de expropiar parte de la huerta del Convento de las Lauras y la casa del Capellán, esperando conseguir del estado la cesión del terreno de la huerta de las Lauras y parte de la casa del Capellán, ofreciendo en su justa compensación, reedificar nueva casa del Capellán y la tapia decorada³⁰.

La respuesta del Arzobispado es que entienden que la reforma es beneficiosa para todos, pero dice que:

no podemos reconocer al Estado como dueño del Convento de las Lauras y sus accesorios. Su propiedad es de la Iglesia, y, así lo reconoce el concordato

26 AMVA CH-495-003, hojas 1 a 13.

27 AMVA 349-38, hojas 2, 3, 4, 5, 6.

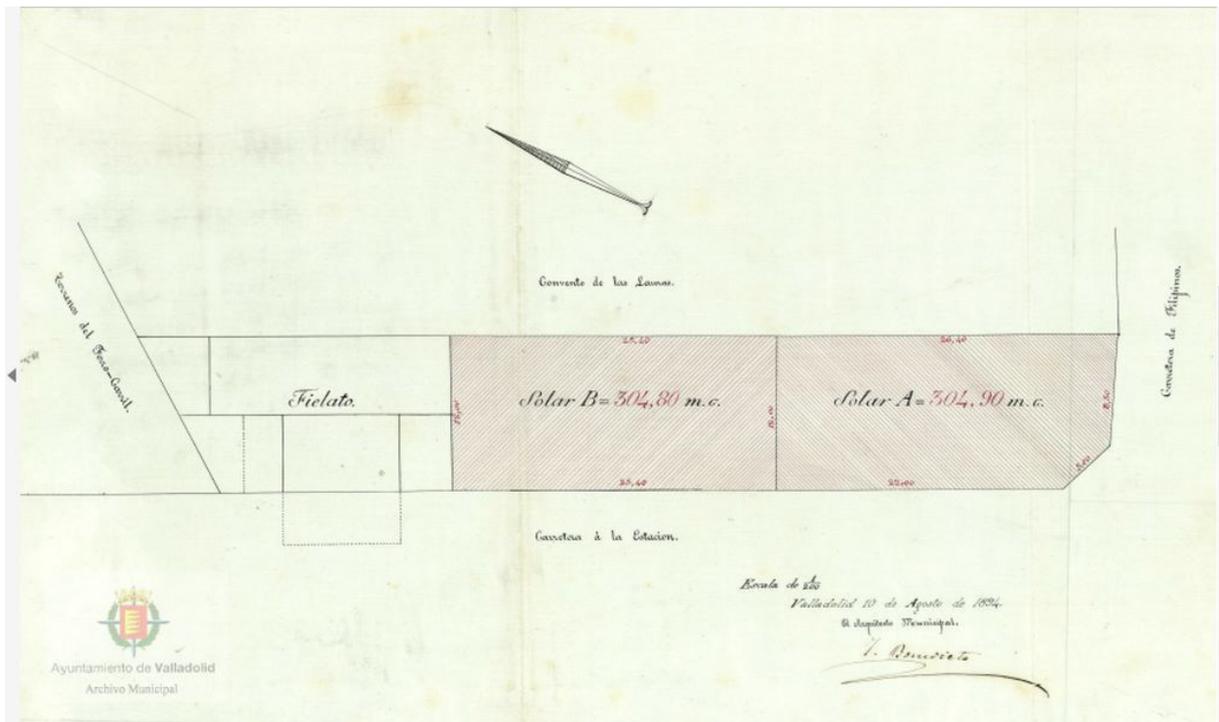
28 AMVA- Plano n.º 7. Situación del fielato en el terreno procedente de la expropiación de las Lauras.

29 AMVA- C-349-38, plano n.º 6. Ensanche de la entrada de la estación.

30 AMVA-C349-38, hojas 10 a 13.



Plano N° 6: C 348-38. Plano parcial-ensanche a la entrada de la estación



Plano N° 7: CH-354-47. Expropiación de terrenos para ensanche

novísimo, que a la vez es ley de España y la Iglesia, si bien con la licencia de S.M. la Reina, como patrona, es quien únicamente puede disponer de los bienes eclesias-ticos.

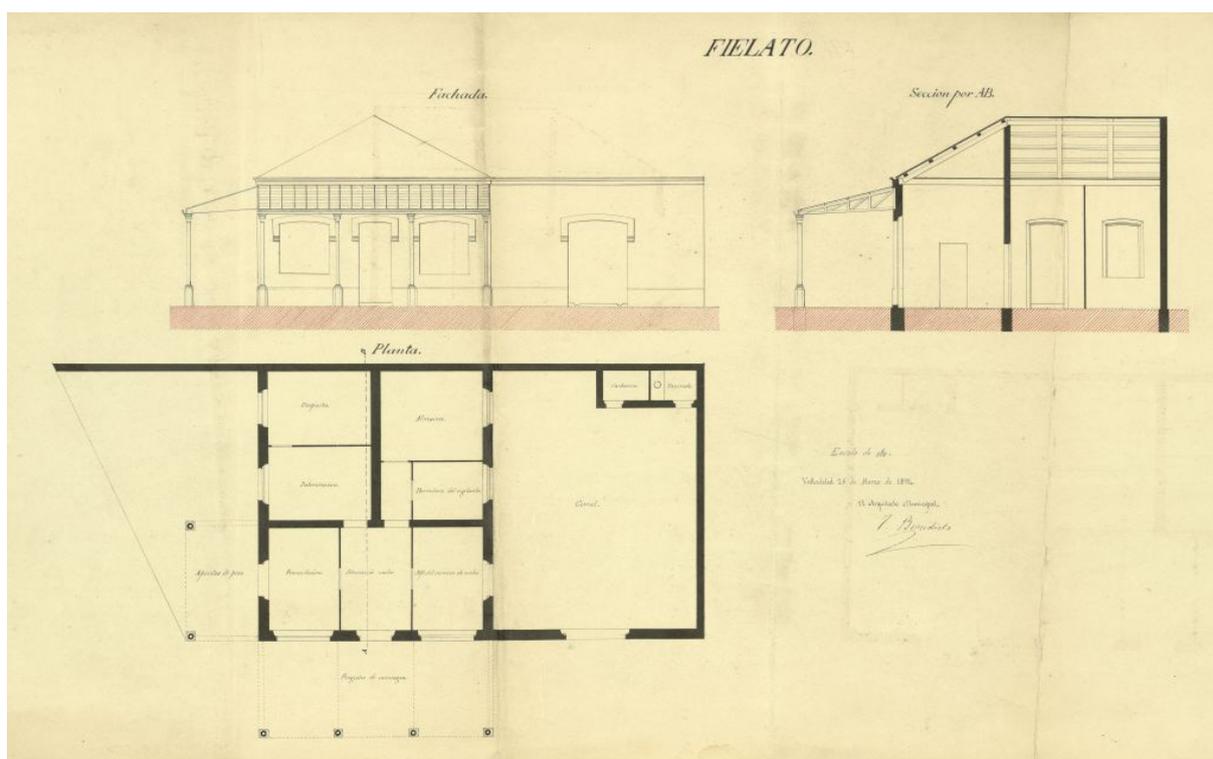
La empresa era muy complicada; por una parte estaba el Ayuntamiento, por otra la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, en el medio la Iglesia, y al final, el visto bueno de la reina.

Con fecha 13 de noviembre de 1893, el señor alcalde se dirige al Excmo. Sr. Director General de los Ferrocarriles del Norte:

Proyecto del nuevo fielato

El día 9 de mayo de 1894, la Comisión de Obras presentó el proyecto del nuevo fielato, y el 28 del mismo mes a las doce de la mañana en la sala de sesiones del Palacio Municipal se celebró la subasta (Plano n.º 8)³².

El rematante que ganó el concurso de la subasta fue, D. Leoncio Catalina, con una proposición a la baja del 16 % sobre el precio fijado de 7.765 pesetas. El día 4 de julio, el contratista rematante presenta una instancia en el Excmo. Ayuntamiento diciendo que, de común acuerdo



Plano N° 8: CH C 360 - 38. Plano fielato estación

próxima ya la terminación de la definitiva estación del Ferrocarril del Norte de esta Capital, el Excmo. Ayuntamiento que tengo el honor de presidir, acordó confirmar las gestiones necesarias a fin de conseguir llevar a cabo el ensanche de la entrada de la estación³¹.

entre D. Leoncio Catalina y D. Eleodoro Pascual, han convenido ceder el primero al segundo, la contrata para la construcción referida³³.

Hay quien piensa que esto que ocurre ahora es exclusivo de los tiempos que nos toca vivir,

31 AMVA C-349-38, hoja.18.

32 Plano n.º 8-360-38-AMVA. Proyecto de 4 de abril de 1894.

33 AMVA CH-352-31, hojas 8 a 21.

que las grandes empresas constructoras se quedan con grandes proyectos y después los construyen otras empresas subcontratadas; pues no, en este documento vemos como se lleva la subasta Leoncio Catalina, y como después el constructor es Eleodoro Pascual³⁴.

El día 13 de septiembre de 1894, la Comisión de Obras acuerda que por la subcomisión correspondiente se practique la recepción reglamentaria. El 20 de septiembre de 1894 la Comisión de Obras y el arquitecto municipal, proponen la liquidación y devolución de la fianza al contratista Eleodoro Pascual. El 21 de septiembre, el contratista recibe la devolución de la fianza.

El fielato recién construido se cae a cachos

En octubre de ese mismo año, el responsable del fielato comunica al Ayuntamiento del peligro que corren los trabajadores del mismo, debido al desprendimiento de algunos de los entrepechos de media asta que sirven de cerramiento en la parte superior, y la caída de parte del cielo raso.

El día 31 de octubre, previo informe del arquitecto municipal, la comisión de consumos expone: «Pongo en el superior conocimiento de V.S. que debido a su mala construcción se han derrumbado varios lienzos del local destinado a fielato...».

El día 12 de noviembre de 1897, el Sr. González dice que está conforme en que se abra una información porque le extraña que habiéndose construido hace tampoco tiempo se haya derrumbado parte del edificio³⁵.

Tras una inspección al fielato, miembros del Ayuntamiento y de la Comisión de Consumos observan irregularidades en la construcción, y alguien dice que había sucedido porque las maderas no eran de Soria. El Sr. Alba responde:

que el informe de la Comisión no es bastante para exigir la responsabilidad al arquitecto, porque llevado el asunto a los tribunales de justicia, este no condenaría al arquitecto por el hecho de que los tres concejales afirmen que las maderas no son de Soria.



Fotomontaje n.º 1. Lugar donde se encontraba el fielato hasta el traslado a la acera de enfrente

34 AMVA C-352-031, hojas 20-21.

35 AMVA C-352-031, hojas 36 a 43.

Por todo lo observado, la Comisión propone al Ayuntamiento, que acuerde con urgencia que se desmonte el fielato.

Tres años estuvieron los trabajadores del fielato con el riesgo sobre sus cabezas. Debido a la insistencia sobre el asunto, el responsable del fielato consigue que en asamblea del 10 de diciembre de 1897 el Ayuntamiento acuerde su demolición. El señor alcalde manifestó que por su parte, había hecho todo lo posible para cumplir el acuerdo del Ayuntamiento, y que había acordado instalar unas casetas provisionalmente, y evitar de ese modo, el que pudieran ocurrir desgracias personales.

En esta sesión del día 10 de diciembre de 1897, se leyó una comunicación del arquitecto en la que manifiesta que presenta su dimisión «del cargo de Arquitecto Municipal que ha tenido la honra de ejercer durante más de quince años».

En el fotomontaje de la página anterior se puede ver el lugar donde estuvo el fielato³⁶.

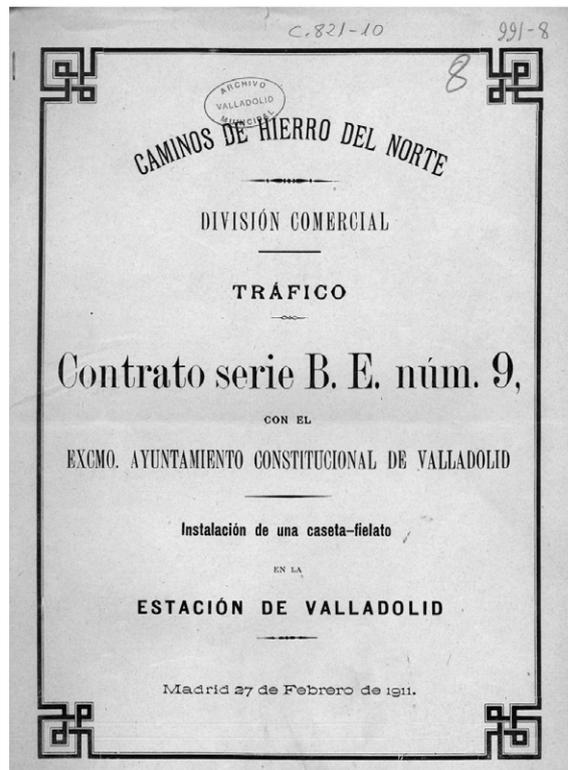
Nueva situación del fielato

En el contrato del día 27 de febrero de 1911 vemos que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte conforma con el Ayuntamiento de Valladolid, el arrendamiento de una parcela de terreno de cuatro metros cuadrados, «sita en el ángulo formado por la avenida de acceso a la estación y la plaza de Semprún de aquella capital [hoy Colón] al objeto de que en ella se establezca un kiosco para el resguardo de los vigilantes de Consumos» (Documento n.º 1)³⁷.

Esta casilla a la que hace referencia el documento anterior fue la que sustituyó al fielato que derribaron, y que trasladaron a la acera de enfrente. En el lugar donde estaba situado el

36 Fotomontaje n.º 1. Lugar donde se encontraba el fielato hasta el traslado a la acera de enfrente.

37 Documento n.º 1. AMVA legajo C-821-10. Contrato de la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte*.



Documento N° 1: C 00821 - 010-1

fielato se construyó en el año 1962 una estación de carburante –la gasolinera de Colón, hoy desaparecida–.

3. Fielato de las Puertas de Tudela

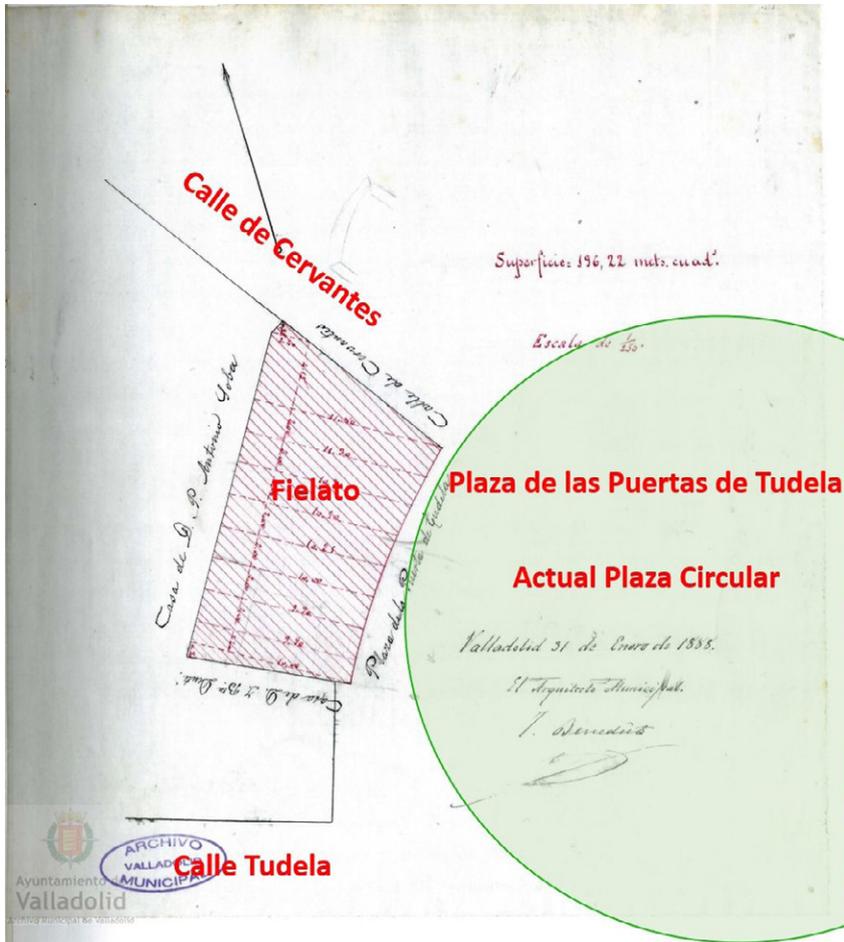
Hasta el año 1883, el fielato de las Puertas de Tudela se encontraba enfrente del puente del Esgueva, en la plaza de las Puertas de Tudela –hoy plaza Circular– entre las calles Cervantes y Tudela (Plano n.º 9)³⁸.

Con la llegada del ferrocarril a Valladolid, este estableció la nueva barrera que hasta aquel momento, le había correspondido al Esgueva.

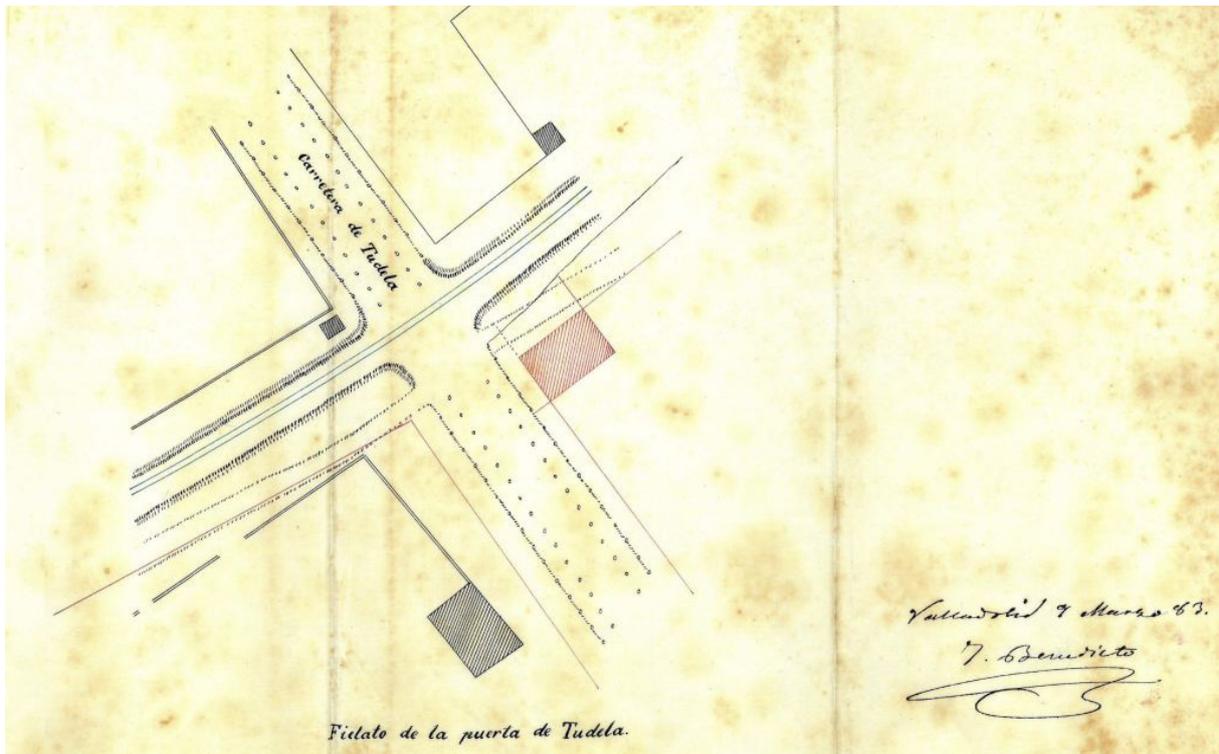
Viendo que la ciudad comenzaba a rebasar las vías, decidieron trasladarlo, y lo situaron en la esquina de la carretera de Tudela, actualmente calle San Isidro con calle de la Salud (Plano n.º 10)³⁹.

38 Plano n.º 9. Sitúa el lugar donde se encontraba el primer fielato de las Puertas de Tudela.

39 Plano n.º 10. Situación del nuevo fielato,



Plano N° 9: Situación del primer lugar donde estuvo situado el fielato de las Puertas de Tudela



Plano N° 10: CH-343-110. Segundo emplazamiento del fielato de las Puertas de Tudela

El 25 de junio de 1883, se celebró la subasta para construir el nuevo fielato. Adjudicada la obra, el rematante, Francisco Orduña, se pone manos a la obra, y hecho el replanteo tiene que parar la obra porque se entera de que el solar todavía no es del Ayuntamiento y ni siquiera tienen autorización del propietario. En vista de la situación, el contratista solicita se le devuelva el depósito de la fianza y le abonen los materiales que para la construcción había llevado, porque se ha quedado sin dinero, «lo cual perjudica seriamente sus intereses; pues no puede emprender obra ni negocio alguno que le produzca para su sustento y el de su familia». Un año después, por fin, se firma la compra del solar⁴⁰.

En la escritura de venta (Documento n.º 2)⁴¹ podemos ver que es un trozo de terreno de 497 metros y 66 centímetros, por un precio de 2.986 pesetas. Según la escritura

Era una hera [sic] de trillar en término de esta Ciudad, fuera de las Puertas de Tudela, y camino que en lo antiguo se llamó de Fuente amarga, hoy carretera de Calatayud, que tiene trescientos estadales, equivalente á veinte y tres áreas y veinte y nueve centiáreas⁴².

En noviembre de 1884 firman la escritura de compra del terreno para construir el nuevo fielato, y el día 2 de junio de 1885 la Comisión de Obras propone al Excmo. Ayuntamiento se acepte la recepción definitiva del nuevo fielato.

calle de la Salud con el paseo de San Isidro. Segundo emplazamiento.

40 AMVA CH-345-145, hojas 2 y 3.

41 Documento n.º 2. Escritura de venta de terreno para construir el fielato.

42 AMVA CH-00029-027 hojas 2 a 10. *Era una hera [sic] de trillar*, dice el documento.

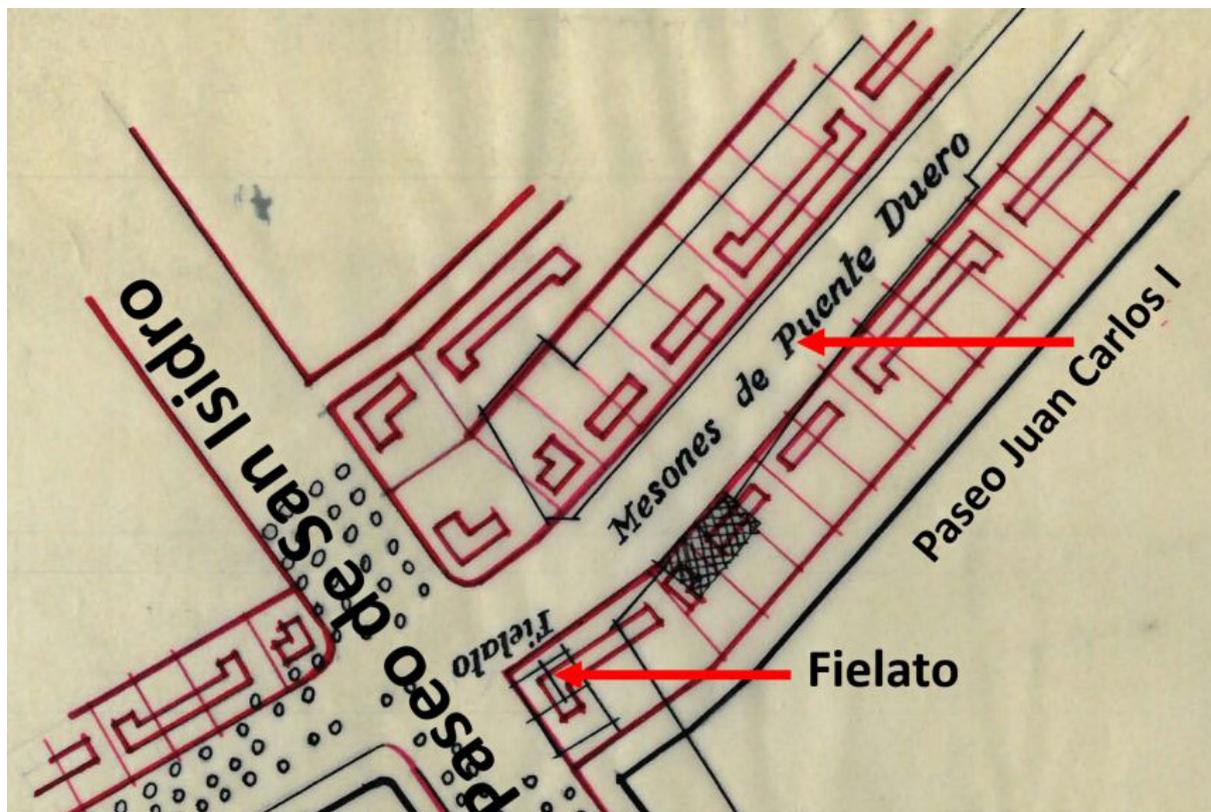


Documento N° 2: CH 00029 - 027. Contrato de compraventa

Nuevo traslado del fielato de las puertas de Tudela –tercera ubicación–

Ocho años estuvo el fielato en la actual calle San Isidro, esquina a calle de la Salud. La ciudad empezó a extenderse hacia el este a partir de las vías del ferrocarril, en dirección al alto San Isidro. Debido a esta ampliación de la ciudad, lo trasladaron de nuevo, y lo instalaron en la intersección del paseo de San Isidro con Mesones de Puente Duero –posteriormente llamada carretera de Circunvalación, y actualmente paseo Juan Carlos I– (Plano n.º11)⁴³. Esta era una buena situación, la ciudad estaba creciendo hacia el este, a partir de las vías del ferrocarril, y la entrada desde la carretera de Calatayud, camino

43 Plano tercera situación. Lo situaron en la esquina de la intersección de la calle actual paseo de San Isidro y paseo de Juan Carlos Primero, entonces Mesones de Puente Duero.



Plano N° 11: CH-393-142. Tercer traslado del fielato de las Puertas de Tudela

de Tudela, posteriormente paseo de San Isidro, y actualmente calle de San Isidro, era el mejor lugar para instalar el nuevo fielato⁴⁴.

En 1894, la Comisión de Obras sugiere al Excmo. Ayuntamiento, que se aproveche la casilla en la que había estado ubicado por segunda vez el fielato de las Puertas de Tudela, para instalar una estufa de desinfección. Debido a las enfermedades contagiosas que en aquella época todavía acosaban a la ciudadanía, se instalaban estufas de desinfección donde poder eliminar o desinfectar las ropas y las miserias de los infectados.

4. Fielato del Portillo de la Pólvara⁴⁵

El Portillo de la Pólvara se hallaba en el inicio de la que hoy es calle Gabriel y Galán. Esta

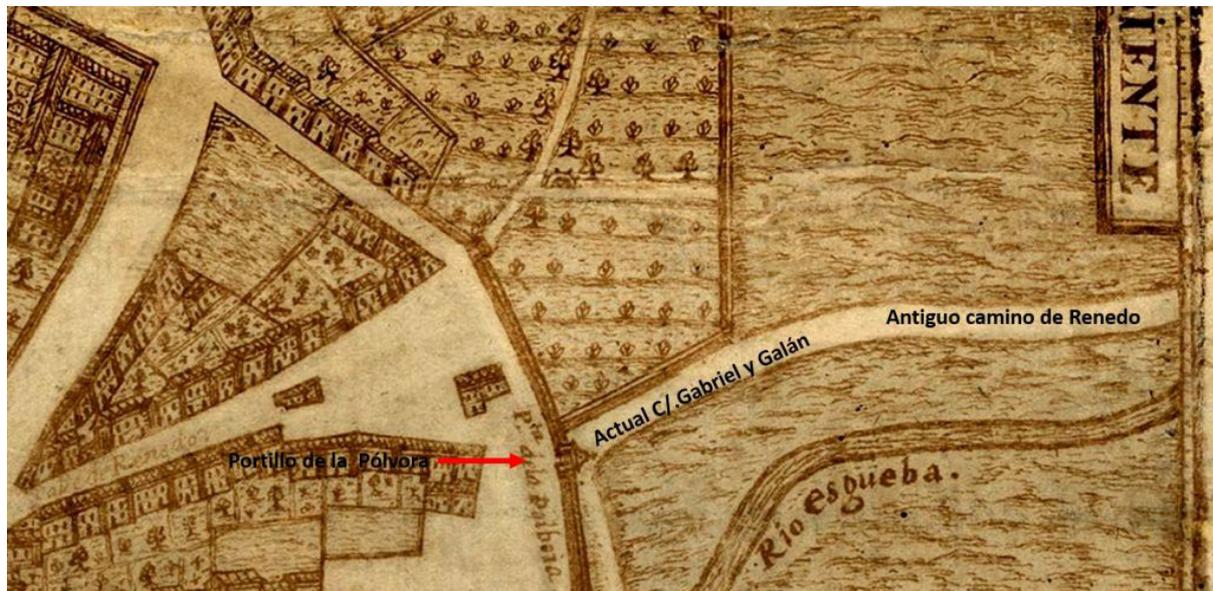
puerta o portillo permitía la entrada a la ciudad desde el camino de Renedo. Según el plano que D. José Santos firmó el 21 de junio de 1877, el camino que partía del portillo de la Pólvara era uno de los tres que salían de Valladolid hacia Renedo, este, en paralelo al Esgueva mayor – ramal sur– llegaba hasta el puente de la Reina, rebasado el cual, se unía al denominado por D. José Santos Calderón, camino bajo de Renedo, también conocido como camino viejo de Renedo.

Este portillo estaba en la cerca que cerraba la ciudad por la zona este según el plano de Ventura seco de 1738 (Plano n.º 12)⁴⁶. La cerca venía desde el Esgueva, zona de Vadillos, y continuaba hasta los Arcos de la cerca del Prado de la Magdalena, y desde allí, hasta la puerta o Portillo del Prado por donde entraba el camino

44 AMVA CH-393-142.

45 AMVA CH-315-029.

46 AMVA. Sobre el plano de Ventura Seco se puede ver el Portillo de la Pólvara, y donde se encontraba el fielato.

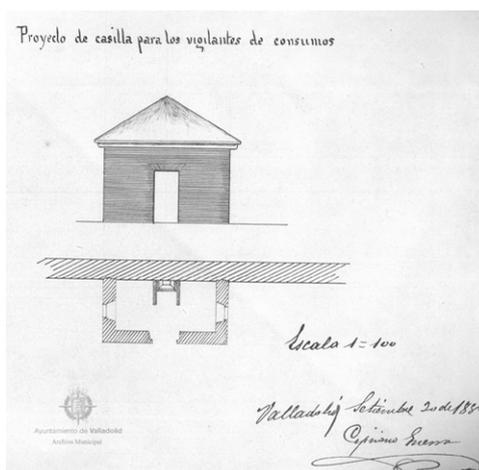


Plano N° 12: Ventura de Seco. 1738

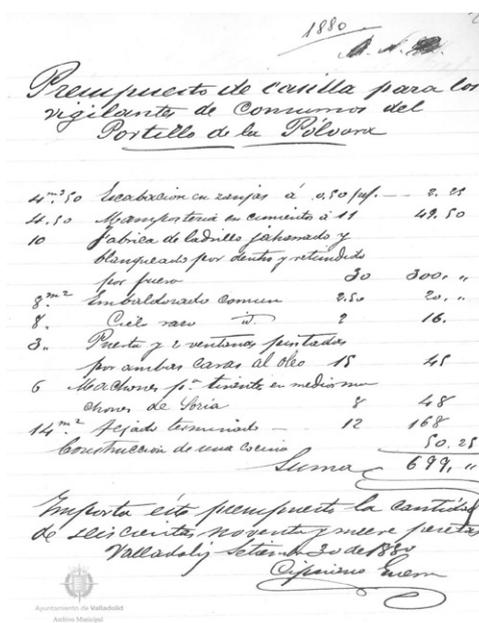
viejo de Renedo. Como se puede ver, los tres caminos que venían de Renedo entraban en Valladolid, uno por el Portillo de la Pólvora, y los otros dos por la Puerta del Prado.

El día 30 de septiembre del año 1880, se proyectó la construcción de una casilla (Plano n.º13)⁴⁷ para los vigilantes de consumos del fielato del Portillo de la Pólvora. Debido a la deplorable situación en la que se hallaba la casilla, el responsable se dirige a la Comisión de Obras diciendo:

en vista del mal estado en el que se halla la casilla del Portillo de la Pólvora, y habiéndose indicado en algunas ocasiones por esa Comisión la conveniencia de situar la casilla en un punto más a propósito, solicitamos nuevo proyecto (Documento n.º 3)⁴⁸.



Plano N° 13: Fielato del Portillo de la Pólvora. CH-315-029



Documento N° 3: CH-315-029

47 CH-315-029. AMVA. Plano n.º 13, de la casilla del fielato de la Pólvora.

48 CH-315-029 AMVA. Presupuesto para la construcción de la casilla del fielato.

El día 2 de octubre de 1880, la Comisión de Obras traslada la propuesta al señor alcalde, y el día 4 del mismo mes, el Ayuntamiento acuerda la nueva construcción, anunciando el pliego de condiciones generales aprobadas por la Real Orden o Decreto de 10 de julio de 1861. El importe del presupuesto fue de seiscientas noventa y nueve pesetas.

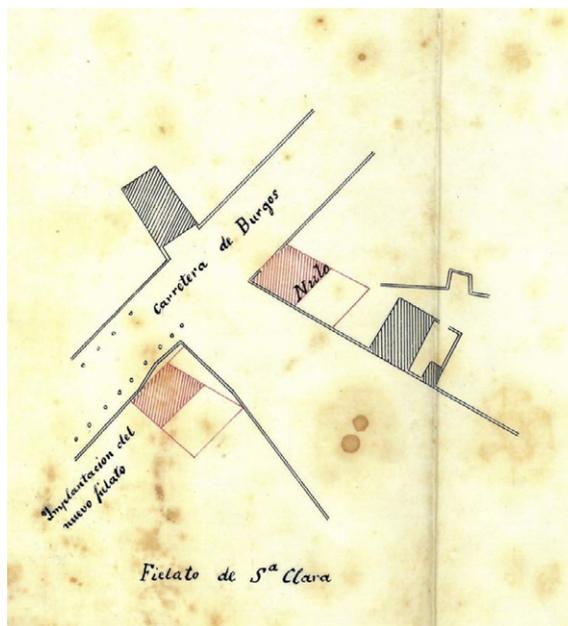
5. Fielato de Santa Clara⁴⁹

En los últimos treinta años del siglo XIX, unos fielatos se renovaron, y otros se construyeron nuevos. No había una carretera de entrada a las poblaciones donde no hubiera un fielato, y este de Santa Clara se hallaba en un buen punto. Junto a la puerta que le daba nombre, controlaban la entrada de los productos que venían de la zona de Cabezón de Pisuerga y toda esa zona hasta Valoria la Buena.

El 21 de noviembre de 1882, el señor alcalde, se dirige a D. Norberto Sánchez, propietario de la huerta donde pretendían instalar el nuevo fielato, dando cuenta de la tasación que el arquitecto municipal había realizado para la compra del solar donde poder construir el nuevo fielato y de «que el terreno es un paralelogramo de una extensión de doscientos noventa y nueve metros cuadrados que a razón de una peseta el metro, importa la cantidad de doscientos noventa y nueve pesetas»⁵⁰.

El propietario, Norberto Sánchez, se niega a vender parte de la huerta debido a los perjuicios que le ocasionaría la segregación. En la hoja 6 del legajo anteriormente citado, la Comisión de Obras comunica al Sr. alcalde, que el propietario del terreno D. Norberto Sánchez, manifiesta que a ningún precio cede el terreno. Posteriormente en otro comunicado de 20 de marzo de 1883, dice que permite implantar el fielato de Santa Clara «en el ángulo frente de la

huerta de su propiedad [Plano n.º 14]⁵¹ siempre que se satisfaga a razón de cuatro pesetas metro cuadrado»⁵².



Plano N° 14: Situación del antiguo y nuevo fielato de Santa Clara

En vista de la dificultad con la que se encuentra el Ayuntamiento para conseguir el terreno, la Comisión de Obras con fecha 28 de marzo de 1883, amparándose en la Ley de Expropiación Forzosa, opina que, al utilizar este medio, debe dirigirse la expropiación contra la firma de D. Norberto⁵³.

Una vez construido el nuevo fielato, un vecino que poseía una casa junto al solar en el que se hallaba el anterior, solicita al Ayuntamiento le venda el solar para anexionarlo a su casa. Vista la solicitud, la Comisión de Consumos, y posteriormente el señor alcalde, el día 13 de agosto de 1883 dan el visto bueno y conceden la venta al solicitante Guillermo Ramírez.

49 AMVA CH-345-132-CH-352-029

50 AMVA C-345-132, hoja 4

51 AMVA plano n.º 14. Situación del antiguo y nuevo fielato de Santa Clara. 1892-1893

52 AMVA C-345-132, hoja 7

53 AMVA C-345-132, hoja 8

Como curiosidad se puede resaltar el hecho de que el Ayuntamiento se niega a pagar el solar para el nuevo fielato a razón de cuatro pesetas el metro cuadrado al Sr. Norberto Sánchez, a la vez que pide al solicitante de compra del solar del viejo fielato, a seis cincuenta el metro⁵⁴. En el plano de situación n.º 14, vemos que lo sitúa en la carretera de Burgos. Para que no haya confusión con la actual carretera de Burgos, en aquel momento llamaban así a la que hoy es avenida de Palencia, lugar de la ubicación del fielato.

6. Fielato del Puente Mayor

Proyecto de Fielatos de 1882

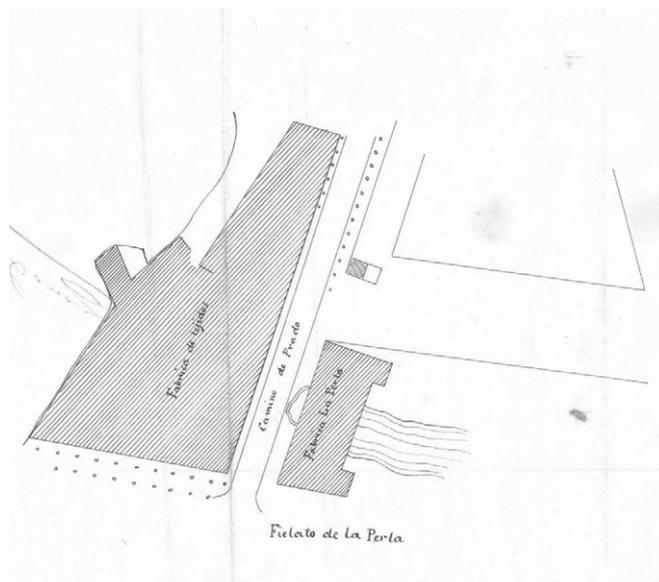
Viendo la Comisión de Hacienda –en otros documentos Comisión de Consumos– lo importante que era la entrada por la zona noroeste a la ciudad debido a la confluencia de varias carreteras en el puente Mayor, estudian la posibilidad de crear nuevos fielatos en la zona. Situados estratégicamente en tres puntos clave, dice el documento que hay que «modificar la actual zona fiscal de vigilancia con relación al impuesto de consumos».

El actual fielato del Puente Mayor se dividirá en tres; uno, que puede elevarse en el terreno que tiene reservado la Compañía del Canal a la izquierda de la Carretera de León y enfrente de la calle de la fundición, otro detrás de la Iglesia de la Victoria a la vista de los caminos de Cigales, y el del cabildo, y el tercero, en las inmediaciones de la puerta accesoria de la fábrica titulada "la Perla" [Plano n.º 15]⁵⁵ para cuidar la carretera de Zamora y de la avenida de las eras, con lo cual quedará comprendido dentro de la línea fiscal todo el barrio de Fuera del Puente ó casi la totalidad de su camino⁵⁶.

54 AMVA C-403-110 bis, tres hojas.

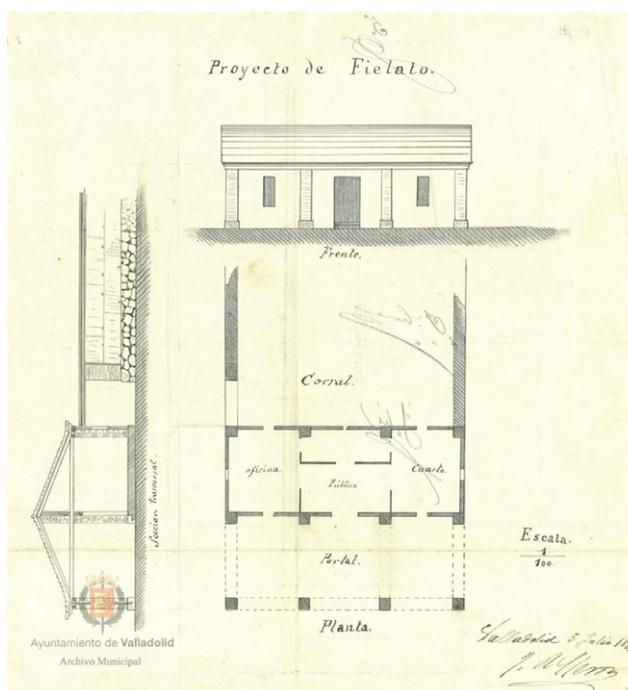
55 AMVA Plano n.º 15 Fielato de la Perla.

56 AMVA CH-352-030 hoja 2.



Plano N° 15

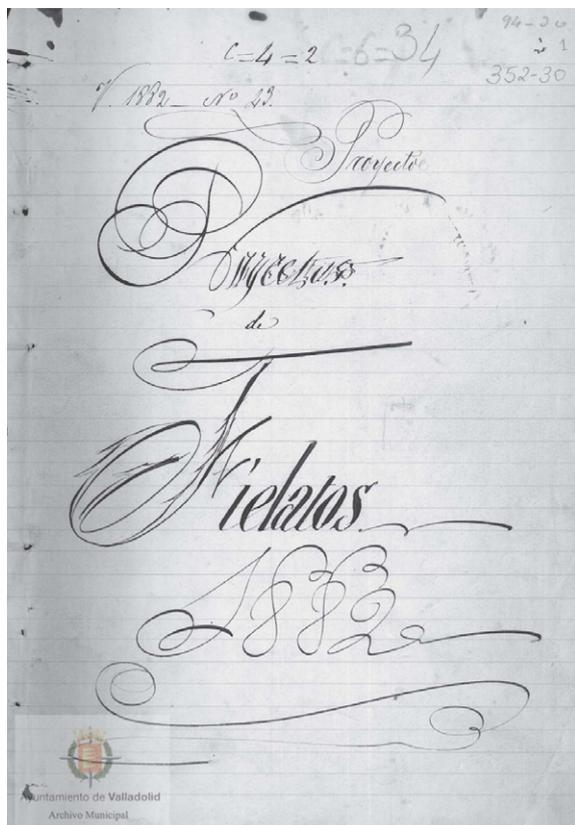
El día 5 de julio de 1882 la Comisión de Consumos presentó el plano y proyecto del fielato, incluido el presupuesto-Se supone que es un prototipo de edificio genérico para los tres (Plano n.º 16⁵⁷; Documento n.º 4⁵⁸).



Plano N° 16

57 AMVA Plano n.º 16 CH-352-030.

58 AMVA Documento n.º 4. Anuncio proyecto genérico de tres fielatos.



Documento N° 4

7. Otros fielatos

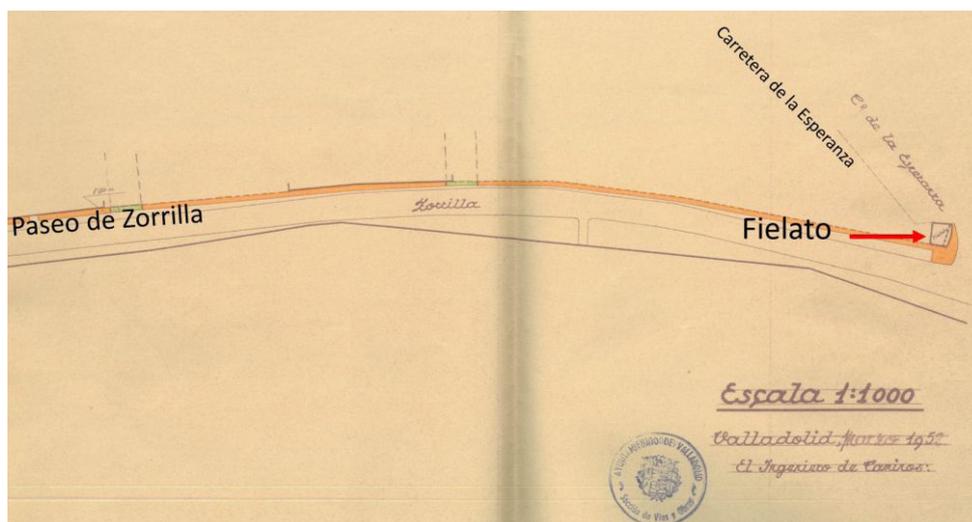
Existieron otros fielatos de los que apenas hay documentación en el Archivo Municipal de

Valladolid; del fielato de la Rubia o del matadero y el del Campo de Béjar –Arco Ladrillo– podemos ver varios documentos. Estos fielatos se derribaron, y se construyeron otros nuevos en el año 1934, y gracias al proyecto de construcción de un andén de cemento continuo en el paseo de Zorrilla, entre la plaza de toros y el fielato de la Rubia, debido al plano del proyecto podemos localizar el lugar donde se encontraba el nuevo fielato de la Rubia (Plano n.º 17)⁵⁹.

Los dos nuevos fielatos fueron construidos por el mismo contratista, y al finalizar las obras solicitada, se le conceda el derribo de los viejos.

En el caso del fielato de la Rubia, se compromete a desmontarlo y dejarlo completamente limpio. A cambio, abona al Ayuntamiento 750 pesetas., más un cinco por ciento de aumento sobre la misma, o lo que es igual: «ingresará en arcas municipales la suma total de pesetas, 787,50, quedándose con los materiales aprovechables»⁶⁰.

En cuanto al fielato del Campo de Béjar –Arco de Ladrillo– el compromiso con el Ayuntamiento es depositar, en la tesorería del consistorio, cien pesetas como fianza de acuerdo con lo establecido por el Ayuntamiento. El con-



Plano N° 17: Fielato de la Rubia

59 AMVA Plano n.º17. Situación del fielato de la Rubia. 1934. C-9215-002.

60 AMVA C-815-001, hojas 15-16.

tratista dice que ya que no ha obtenido apenas remuneración en las utilidades de la construcción del nuevo fielato, ruega a esa Comisión, lo tenga en cuenta y se le de el desmonte de la parte vieja de la casilla del Arco, comprometiéndose a ejecutarlo y a desmontar y dejar completamente limpio el solar por el material que pueda sacar de dicha casilla. El 31 de agosto de 1934, el arquitecto municipal solicita al Excmo. Ayuntamiento le conceda al contratista el desmonte de la casilla del Campo de Béjar, y el 25 de septiembre del mismo año, el Sr. alcalde responde a la Comisión de Consumos diciendo que en sesión del 8 del actual, ha acordado encomendar al solicitante el derribo del fielato del Campo de Béjar. Este fielato se encontraba en la carretera de Madrid-Gijón -Arco de Ladrillo- intersección con la carretera Salamanca -actual calle Puente Colgante-⁶¹.

Valladolid 15 de febrero de 1938.

Segundo año triunfal

Por lo que se puede ver en los documentos⁶², en 1938-39 había en Valladolid diez fielatos. El 22 de marzo de 1938 el Ayuntamiento acuerda convocar un concursillo para colocar farolas indicadoras de parada en los fielatos de la ciudad. El presupuesto ascendió a 5.773 pesetas.

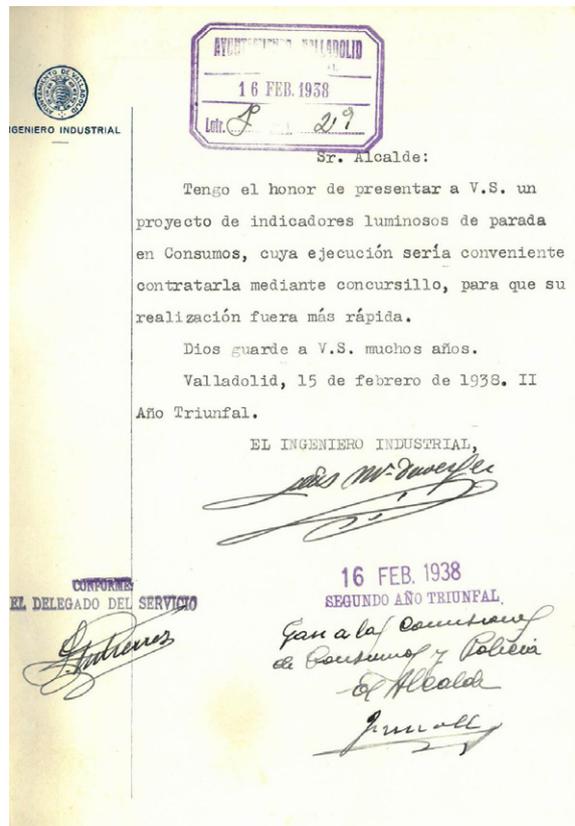
En el documento n.º 5⁶³, podemos ver la presentación por parte del ingeniero industrial del Ayuntamiento, sobre instalación de indicadores luminosos de señal de parada de Consumos (Dibujo n.º 3)⁶⁴.

61 AMVA C-1052-130, 4 hojas.

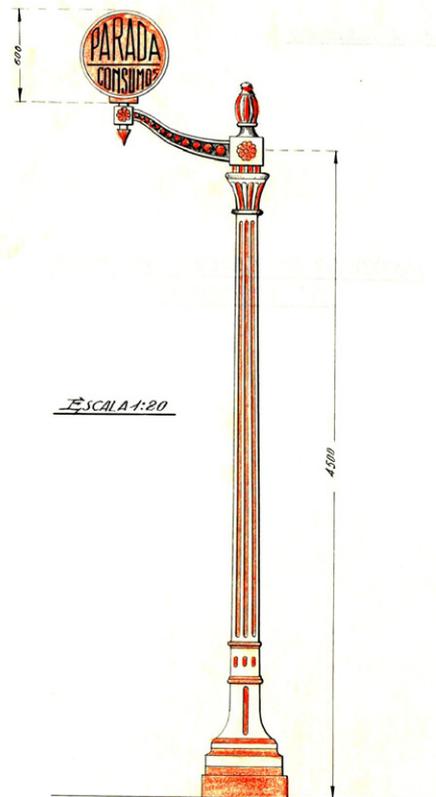
62 AMVA C-868-6-1938-1939.

63 AMVA. Documento n.º 5. Colocación de señales luminosas indicadoras de parada en fielatos. C-806-6.

64 AMVA. Dibujo n.º 3. Farola luminosa de señal de parada-C-906-6-1938.



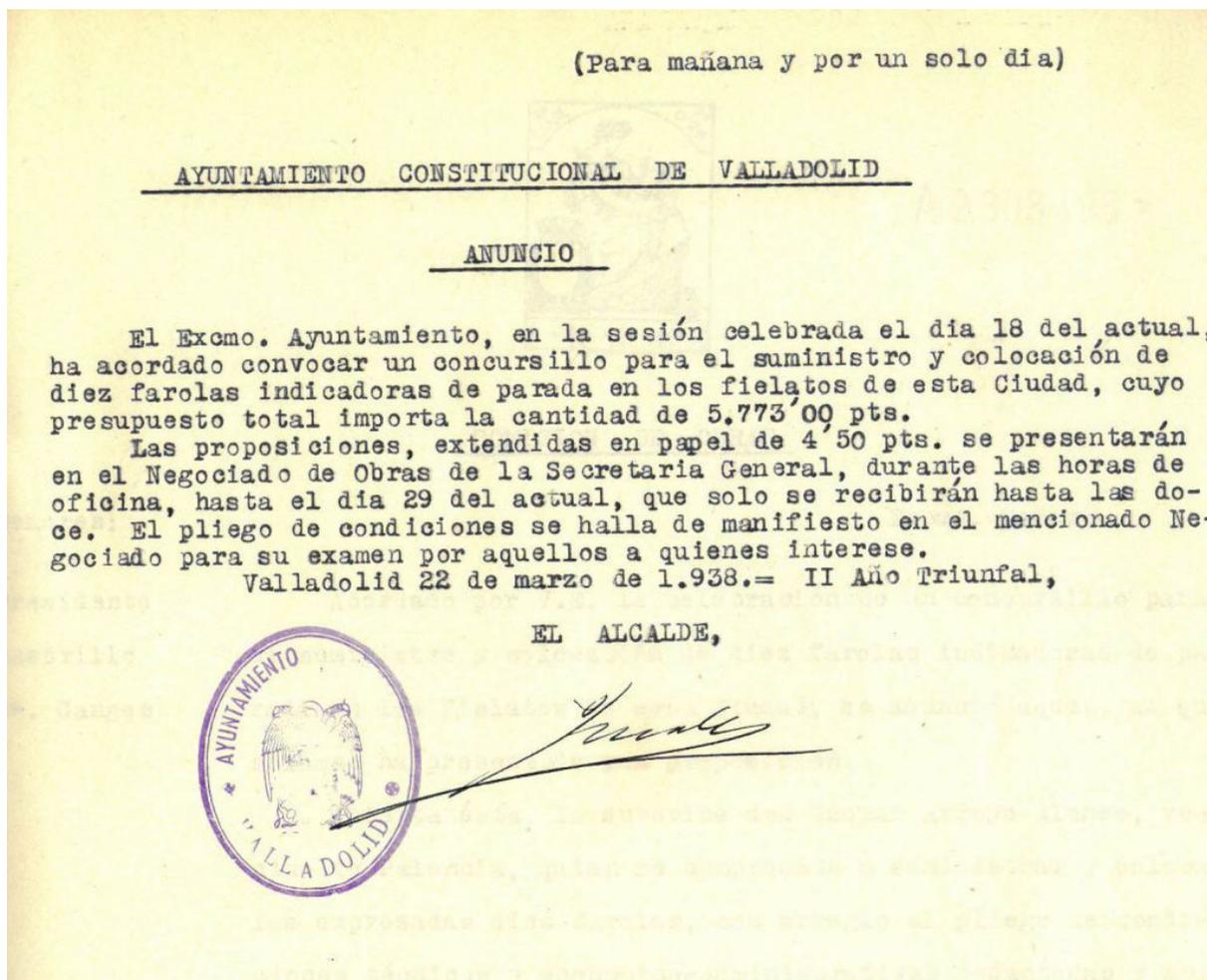
Documento N° 5



Dibujo N° 3

En el documento n.º 6⁵, el 22 de marzo de 1938 el Ayuntamiento Constitucional de Valladolid anuncia el concursillo para la instalación de farolas luminosas indicadoras de parada de fielato de la ciudad. El presupuesto ascendió a 5.773 pesetas.

ellas por su poca resistencia se hallan completamente averiadas, que unido a su fealdad y pobreza, causa un efecto deplorable a la vista del viajero, en la primera parada que está obligado a hacer al entrar en la población⁶⁶.



Documento N° 6

En la memoria de la instalación de farolas indicadoras de parada de fielatos dice lo siguiente:

[...] en los diez que existen en esta población, se hallan instaladas actualmente unas señales constitutivas por un tubo de hierro con un disco en su extremo superior, provisto de una lámpara roja, todas

65 AMVA. Documento n.º 6. Anuncio de concursillo para la instalación de farolas luminosas de señalización de parada en los fielatos.

III. Decadencia. conflictos en los fielatos a principios del siglo xx

Cansado el pueblo, y especialmente los comerciantes y productores que tenían que pagar para introducir sus productos en los mercados, se formaron grupos de agitadores sociales. Aunque se hizo una breve mención al comienzo de este trabajo, de lo sucedido a principios

66 AMVA C-868-006, descripción de las señales indicadoras de fielato.

del siglo xx, especialmente acerca de la quema de casillas, a continuación vamos a detallar lo sucedido.

Incendio de fielatos

En la edición digitalizada de *El Norte de Castilla*, disponible para su estudio e investigación en el Archivo Municipal de Valladolid, se encuentra un artículo publicado el día ocho de marzo de 1912, en el que se refiere lo siguiente:

Aproximadamente a las ocho de la noche, después de haber quemado el fielato de la plaza de Colón, se dirigieron al arco ladrillo con tizones que arrancaron del ya incendiado, pero antes de prenderlo fuego cayó sobre el un verdadero diluvio de piedras, que arreció por un espacio de un cuarto de hora.

Los consumidores, ante la inminencia del peligro, decidieron huir por la carretera de salamanca, poniéndose fuera el alcance de las piedras.

Los apedreadores penetraron dentro de la caseta y utilizando una tea y una lata de aceite de coco rociaron las paredes y lo prendieron fuego.

En menos de un cuarto de hora el fielato ardía en pompa⁶⁷.

En el Archivo Municipal de Valladolid se puede consultar asimismo el siguiente documento relacionado con el incendio de los fielatos anteriormente mencionados⁶⁸:

Sr. alcalde:

En el día de la fecha que se ha prestado declaración en el juzgado de instrucción del distrito de la Plaza de esta ciudad, tasando los daños ocasionados con motivo del incendio de los fielatos y casillas de consumos, a que se refiere el

presente oficio, en la cantidad de 7.590 pesetas.

Valladolid, 29 de marzo de 1912

El arquitecto municipal.

Por otra parte, en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, se conservan varias ejecutorias relacionadas con incidentes producidos entre los consumidores y los usuarios, incluso con agresiones:

Suceso: Fielato del calvario de Medina de Rioseco Valladolid 3 de febrero de 1934⁶⁹

Que al entrar en la población por la casilla de consumos situada del calvario, el automóvil propiedad de D. V. H. y ser registrado por los vigilantes de Consumos vieron un morral con tres conejos y una ave de una manera violenta arrebataron al vigilante los ocupantes del coche recibiendo el dependiente de Consumos unas lesiones en las manos.

Haciendo fuerza los denunciados para quitar el morral y al ver que no podía usaron la violencia agarrándose el L.R. del esfuerzo del Pascual para que le dejase el morral siendo maltratado de los demandantes y sufrido unas lesiones y que dice todo esto ocurrió en la casilla del Calvario, hechos que se declaran no probados.

Resultado: Que el Ministerio Fiscal en el auto del juicio dice, que las faltas no están probadas por falta de pruebas, por tanto procede a la libre absolución de los demandados V. H. y L. R..

Considerando: Que de la prueba practicada apreciada en conjunto no aparecen probados los hechos denunciados ya que la prueba sola de un testigo como es la del Lorenzo M. P. no constituye prueba máxima cuando como en este caso se da la circunstancia de ser hijo del deman-

67 El Norte de Castilla digital, AMVA

68 AMVA C-700-7 legajo 920-59

69 Archivo de la Real Chancillería C-4838-0005. Suceso en el fielato de Medina de Rioseco.

dante C. M. por lo que siendo facultad de los tribunales de justicia por imperativo de la ley el apreciar la fuerza probatoria con arreglo a los demandantes regla de la justa crítica, proceda a absolver a los denunciados declarando las costas de oficio vistas las disposiciones Legales de General y especial aplicación.

Fallo. Que debo absolver y absuelvo libremente del presente juicio a los denunciados, V. H. R. y L. R. S, por no resultar cargo contra ellos, declarando las costas de oficio.

Así por este mi sentencia lo pronuncio mando y firmo.

Medina de Rioseco a veinte y uno de abril de mil novecientos treinta y cuatro.

Desacato a un dependiente de consumos en el fielato de la estación (1933).

Ejecutoria⁷⁰:

Juicio verbal y de faltas

Sentencia: En la Ciudad de Valladolid a veinte de Octubre de mil novecientos treinta y tres. El Sr. D. Gonzalo Medina Bocos, juez municipal de distrito de plaza habiendo visto y oído el presente juicio verbal y de faltas seguido entre partes, de la una el Ministerio Fiscal, y de la otra como denunciado J. C. M. de treinta y tres años de edad, soltero digo casado, Soffer, sin antecedentes penales (...) En el acto del juicio, no aparece como hecho probado que el día trece de Agosto último el denunciado J. C. amenazara de palabra ni con arma alguna a P. M. y cuyo hecho se dice tubo lugar en el fielato de la Estación del Norte de esta ciudad.

Resultado: Que el Ministerio Fiscal en el acto del juicio, no aparece probado el

hecho denunciado solicita le absolución de J. C. M. declarado de oficio las costas del juicio.

Firmado Gonzalo Medina Bocos.

Valladolid veinticinco de Octubre de mil novecientos treinta y tres

Desobediencia a dos dependientes de consumos⁷¹

Causa 239 del año 1933 Juzgado del Distrito de la Audiencia de esta ciudad

Hecho ocurrido en el fielato del Portillo de los huertos.

Causa Contra B. F. y otros por desobediencia.

Hechos: L. M. R., manifestó que el conductor del coche Va-1284 se negó y se dio a la fuga, pero comprobando quienes eran los ocupantes, los compañeros fueron en su busca encontrándole en la calle D. Sancho. Uno de ellos llamado B. F. quien propino una patada y con una navaja le produjo daños en la chaqueta.

Resultado probado: que el día cuatro de septiembre de mil novecientos treinta y tres el demandante L. M. R., en ocasión de encontrarse de servicio como vigilante de consumos en el fielato del portillo de los hueros de esta capital intentó detener al coche VA 1384 S.P. en el que observó llevaban varias piezas de caza, sujetas al pago de derechos, cuyo coche siguió su marcha sin hacer caso al denunciante y seguido el mismo por este hasta la calle D. Sancho denominado de C. F., cuatro individuos que resultaron ser B. y M. F. G., A.S.C. y L. L. D. se aparearon del citado automóvil e introdujeron las piezas citadas, que al bajar estos, les exigió justificación del pago en cuyo momento y de for-

70 Archivo de la Real Chancillería de Valladolid C-4431-0019. Desacato a un dependiente de consumos en el fielato de la estación (ejecutoria).

71 Archivo de la Real Chancillería C-4339-00019. Desobediencia a dos dependientes de consumos.

ma inapropiada agredieron al compañero del L. M., llamado, E. P. D., y tirándole un viaje al primero con un arma blanca, no llegando a agredirle por esquivar rápidamente el mismo: incoándose por expresado hecho el correspondiente sumario etc.

Resultado: Los tres implicados B. y M. F. G., A. S. y L. L. D., se les pone la pena de setenta y cinco Ptas. De multa, las cuales se satisfarán en papel de pagos al estado, sufriendo en caso de insolvencia el arresto supletorio correspondiente.

Valladolid veinte de abril de mil novecientos treinta y tres.

IV. Última etapa de los fielatos

En los últimos coletazos de los fielatos o consumos, en 1958, el Sr. administrador de Rentas y Exacciones del Ayuntamiento de Valladolid, da cuenta de la necesidad de adquirir una motocicleta con destino a la persona que realiza constantemente las visitas a los fielatos. La motocicleta de la marca Guzzi era de 65 centímetros cúbicos (documento n.º 7)⁷² fue considerada la más apropiada para cumplir con su finalidad. El distribuidor, como se puede ver en documento n.º 8⁷³, fue la Casa San Pedro y el importe total de 12.554 pesetas.

72 AMVA- Documento n.º 7-C-691-07. Motocicleta Guzzi.

73 AMVA- Documento n.º 8-C-691-07. Oferta presupuesto de Motocicleta Guzzi de la Casa Sampedro.

..la moto que presta servicio seguro

MOTO GUZZI HISPANIA

CONSEJOS ÚTILES A LOS USUARIOS

Colaboración

Los regamentos, proyectiles, municiones, defensas y otros de toda especialidad metálica, fabricados realmente en el taller propio de este al servicio, militares que todos el resultado para que han sido realizados.

Los profesionales de este ramo que trabajan en los talleres, fabrican en todo el mundo y los que lo hacen en las fábricas en España, se encuentran en un caso que colaborar muy ordenada hacia varios años para que lo más se entregue y opere día a día en un ambiente cualificado. Muestran, obtenidos con la selección de sus materiales, componentes, necesarios verificaciones, adecuación, precisión y perfecta calidad.

Respecto a este punto, que el usuario de motocicleta, debe el considerar más de dicha colaboración, realizado siempre porque el cuidado de su servicio, es buena consecuencia, su rendimiento, precisión y seguridad hacen que pueda llegar que trabajar un tiempo.

Además, para el usuario de cualquier vehículo y muy particularmente el de nuestra empresa, que desea un colaborador más de los hombres que en las fábricas dedicadas a desarrollar un tipo y otro, adelantando la colaboración y precisión y dando condiciones con un resultado.

Sentido de responsabilidad

Claramente, es una obligación para un conductor responsable y responsable obtener el mayor beneficio de la motorización y evitar el riesgo propio y el de su alrededor, con sólo observar las reglas de circulación y las de la propia moto.

Un conductor responsable, no solamente recibe sus propios beneficios y los del elemento con el que trabaja, sino también el honor y el honor propio. Este punto es más importante que el de establecer normas de responsabilidad en las calles de la ciudad.

En realidad, no es demasiado difícil tener siempre presente al conductor por lo demás, todo el peso de los vehículos que circulan, procediendo del mismo modo obtener por la respuesta, evitar a los que siguen entre las intersecciones que se tienen de pasar y evitar, tener siempre en cuenta, el conductor un vehículo pasado, que algún otro o algún conductor, puede sufrir el caso responsablemente y, a todo ello, se añaden, en la actualidad, particularmente en las ciudades.

Una persona que sea una norma, técnica de la buena conducción, aunque claro está que hay otros muchos también dignos de tener en cuenta. Pero, como no, una consecuencia o consecuencia directa, sino necesaria, conductos más bien consejos recomendados, primeramente al conductor el equipo del Colegio de Conductores y su subcomité, mencionando en sus folletos algunas de las principales razones.

El usuario tiene en cuenta estos consejos, habrá contribuido un día, con el SENTIDO DE RESPONSABILIDAD, a lo que tienen muy en cuenta aquellos profesionales de la mecánica en sus ciudades.

Modelo 65

Modelo Z

MOTOR

Modelo	Marca	Cilindros	Cilindrada (cc)	Potencia (CV)	Velocidad (km/h)	Consumo (litros/100km)	Características
65 C	Guzzi	1	65	10	100	1,5	...
...

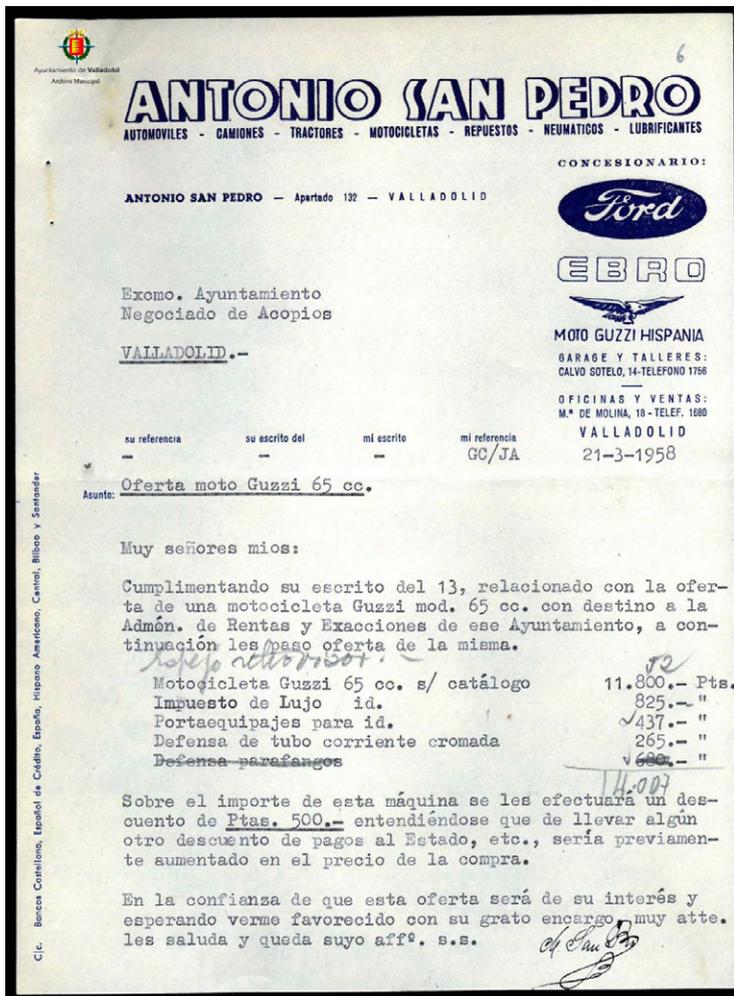
BASTIDOR

Modelo	Marca	Material	Peso (kg)	Características
65 C	Guzzi	Acero	100	...
...

Datos necesarios para la legalización de una motocicleta

CONCEPTO	1957	1958	1959
EXTRINSECA	100	100	100
...

Documento N° 7



Documento N° 8

A partir de 1957, comienzan las reformas en hacienda, y entre 1962-63, siendo ministro Mariano Navarro Rubio, culminó la reforma hacendística con la aprobación de la Ley General Tributaria y de la Ley de Reforma del Sistema Tributario.

También hubo reformas en la Hacienda municipal. El 27 de diciembre de 1962, en el B.O.E. n.º 310, se publicó la Ley 1962, de 24 de diciembre, sobre Reforma de Haciendas Municipales. Aquí se suprimió el impuesto municipal sobre el uso y consumo. Por este motivo, los fielatos ya no tenían sentido. Por otra parte, empezábamos a salir del letargo de la postguerra y nos modernizábamos. A mediados de los sesenta, con la entrada constante de automóviles, no tenía razón de ser la existencia de las

llamadas, en la última etapa, Oficinas Sanitarias. Con la entrada en vigor de esta Ley de 1962, el sistema recaudatorio cambió, y los fielatos desaparecieron.

V. Conclusión

Gracias a los legajos principalmente del Archivo Municipal de Valladolid, y algunas ejecutorias del Archivo de la Real Chancillería, podemos conocer un poco más del pasado, de nuestra ciudad; cuyas circunstancias podrían ayudarnos a ver de otra forma el presente, sin ser pesimistas con el futuro.

Es un honor, para las personas que investigamos en el Archivo Municipal, y en determinadas circunstancias en el de la Real Chancillería, tener la oportunidad de poder utilizar esos templos del conocimiento, que tantas historias reales del pasado almacena para las generaciones del futuro.

Sin los documentos de los Archivos, no sería fácil, en días o años venideros, conocer la historia de esos fielatos que forman parte de nuestra historia; con muchas críticas por parte de los que habitualmente los tenían que sufrir, pero también hay que decir que gracias a ellos, los municipios pudieron hacer frente a las necesidades locales. Ahora no hay fielatos, pero si queremos tener prestaciones, de algún sitio tiene que salir el dinero.