

anuario
2002
INSTITUTO
DE ESTUDIOS
ZAMORANOS
FLORIAN
DE OCAMPO



LA EXPLOTACIÓN DE UN TERRITORIO SUBINTEGRADO: LA PROVINCIA DE ZAMORA 1808-1975 (UNA REFLEXIÓN SOBRE EL ORIGEN Y FUNDAMENTOS DE LA DESIGUALDAD TERRITORIAL EN ESPAÑA)

BASILIO CALDERÓN CALDERÓN

PROFESOR TITULAR GEOGRAFÍA HUMANA (UNIVERSIDAD DE VALLADOLID)

RESUMEN: *La provincia como Zamora bien puede considerarse, tras su definitiva configuración territorial en 1833, como el paradigma de la economía y sociedad tradicionales en España a lo largo del siglo XIX y buena parte del XX. Es, en efecto, un espacio excéntrico desde una perspectiva territorial y está muy mal comunicado, lo que en el contexto del escaso desarrollo de las infraestructuras y sistemas de transporte y comunicación de la época equivalía al más completo aislamiento; pero es también un territorio explotado en función de las necesidades energéticas del resto del territorio español y muy especialmente de aquellas regiones con mayor dinamismo industrial, tras lo que se convierte en un auténtico reservorio de mano de obra con destino a las regiones españolas más desarrolladas, como Cataluña o el País Vasco. Las raíces de un desarrollo tan desigual y por ende generador de agravios territoriales, hay que buscarlas en el siglo XIX; ciertamente una centuria crucial en el desarrollo económico y modernización de las infraestructuras, sociedad y economía españolas, pero en la que también están ancladas las raíces de la desigualdad territorial y del atraso secular de alguna de sus provincias y regiones.*

SUMMARY: *The province of Zamora can well be considered, after its definitive territorial configuration in 1833, as the model of traditional economy and society in Spain throughout the nineteenth and for the most part of the twentieth centuries. Indeed, it is an eccentric place from a territorial perspective and is very badly communicated, which in the context of the poor development of the infrastructure and communication and transport systems of this period is as good as saying the most complete isolation; but it is also a territory exploited in function of the energetic needs of the rest of Spain and especially in those regions with a greater industrial dynamism, after which it became an authentic reservoir of labour destined for the more developed regions of Spain, such as Catalonia and the Basque Country. The roots of such unequal development, and the consequent territorial grievances which it generates, can be found in the 19th century; a century which is certainly crucial to the economic development and modernisation of infrastructure, economy and society in Spain, but one in which the roots of territorial inequality and the secular backwardness of some of its provinces and regions are firmly anchored.*

En términos generales el sentimiento de pertenencia a un territorio desde el punto de vista sociológico y geográfico, se genera y se nutre en presencia de dos coyunturas; en situación de extrema opulencia y en situación de extrema necesidad. En el primer caso, los indicadores de tal sentimiento de pertenencia se manifiestan en **auto-exclusión** y **encapsulamiento** de naturaleza defensiva en el propio territorio, en tanto que en el segundo caso los indicadores de pertenencia están asociados a la **segregación** (es decir al hecho de separar o apartar una cosa de otras) y tienen un doble efecto territorial: la segregación **en otros territorios** (tras la emigración) y la segregación **en el propio territorio** (tras su explotación y dependencia de otras regiones, cualquiera que sea su escala).

Queda fuera de toda duda que la provincia de Zamora, en los últimos 200 años, no ha formado parte del primer grupo y es más que evidente que han sido y quizá son todavía dominantes los indicadores asociados a la segunda situación. Porque, en cierto modo, los afanes y preocupaciones de la provincia de Zamora en el siglo XIX son *mutatis mutandis* los mismos de hoy día, tras 200 años y decenas de generaciones presas de unas limitaciones estructurales de honda raíz política y estratégica. Como entonces, también ahora es una preocupación el retraso de las obras de la conversión en autovía del tramo de la carretera Tordesillas-Zamora; igual que es una necesidad, que nadie discute hoy, la conversión en autovía de la carretera de Salamanca, del mismo modo que tampoco se discutía hace una centuria y media la mejora de la vieja carretera y en general de toda la Ruta de la Plata. Y al igual que hace algo más de 100 años, todavía hoy no se han resuelto algunas cuestiones estratégicas relacionadas con el trazado del ferrocarril de Velocidad Alta, se carece de presupuesto y obviamente se desconoce el principio y el final de las obras, así como la forma en que el nuevo ferrocarril va a llegar y atravesar la ciudad de Zamora

Y en realidad, aunque han pasado dos siglos, para la pequeña historia de la provincia de Zamora no ha cambiado casi nada. O quizá sí, pero sólo si los cambios se contemplan con ironía y desesperanza; es probable, por ejemplo, que las necesidades de comunicación interior sean mucho menores, pero sólo porque cada vez queda menos gente y actividades para comunicar como resultado de la extraordinaria sangría demográfica del pasado siglo. Es probable también que esta falta de demanda teórica sirva de justificación a algún responsable político para afirmar que en Castilla y León y por extensión en Zamora no faltan en realidad infraestructuras cuando la realidad nos muestra todavía enormes carencias en las infraestructuras de comunicación longitudinal y transversal de toda la provincia. Se olvida que sin infraestructuras no hay desarrollo y que la ausencia de éste no debería servir para discriminar y ahondar el subdesarrollo de un territorio por el demagógico procedimiento de negar la necesidad de las mismas a la vista de su escasa eficiencia económica. Y se olvida también que muchas de ellas llegarán demasiado tarde y lo harán más con el objetivo de dar a conocer y explotar desde la perspectiva turística algún territorio que para compensar y remediar algunos agravios históricos.

A nuestro juicio las raíces de un desarrollo tan desigual y por ende generador de agravios territoriales hay que buscarlas en el siglo XIX, una centuria crucial en el desarrollo económico y modernización de numerosas provincias y regiones españolas y en cambio una gran oportunidad perdida para otras, como la de Zamora. Es cierto que todas ellas participaron por igual de los ideales y afanes reformadores que inspiran la transformación de la sociedad y economía decimonónicas, pero no es menos cierto que, unas veces por la propia inercia de la tradición, otras por la resistencia al cambio de las clases y grupos dominantes, de extracción fundamentalmente agraria, y otras, en fin, por la desatención institucional —cuando no abandono absoluto— determinadas provincias —y aun regiones enteras— nunca fueron objeto de la atención que sus propias limitaciones y carencias estructurales demandaban.

Unas limitaciones y carencias que eran una constante en una provincia como Zamora a tal punto que bien puede considerarse, tras su definitiva configuración territorial en 1833, el paradigma de la economía y sociedad tradicionales en España a lo largo del siglo XIX y buena parte del XX. Es, en primer lugar, un espacio excéntrico desde una perspectiva territorial y muy mal comunicado, lo que en el contexto del escaso desarrollo de las infraestructuras y sistemas de transporte y comunicación de la época, equivalía al más completo aislamiento. Pero es, además, una provincia fronteriza con el Norte de Portugal, una región tan atrasada como ella, hecho que bien puede explicar tanto la escasez de las relaciones e intercambios, como el notorio desinterés político-institucional por mejorar las comunicaciones y fomentar el desarrollo de las comarcas transfronterizas; y es que, bien puede afirmarse que se trata de un territorio concebido más como espacio de *reserva* y *solución de continuidad*, por razones estratégico-militares, que como espacio de relación y encuentro intercomarcal, interprovincial o internacional.

La provincia de Zamora adquiere por ello, y desde fecha relativamente temprana, una inequívoca vocación como espacio de reserva de mano de obra con destino a las regiones españolas más desarrolladas, como Cataluña o el País Vasco y pasa a ser, de forma sutil e imperceptible, un territorio explotado en función de las necesidades energéticas del resto del territorio español y muy especialmente de aquellas regiones con mayor dinamismo industrial. Y como muestra de la crudeza de tal explotación, su histórica corriente migratoria se acentuará hasta extremos insospechados, ya que Zamora, como otras muchas provincias e incluso regiones enteras, pasó a formar parte del espacio territorial y demográfico de *reserva* al servicio nuevamente de los intereses estratégicos del Estado-Nación.

Como consecuencia de esta integración dependiente, el panorama que presenta la provincia de Zamora en los años cuarenta y cincuenta del pasado siglo XX era francamente desolador: algunas comarcas se encontraban todavía sumidas en el atraso estructural con el que se habían asomado al siglo XIX, ya que en ellas lo único que había mejorado era el conocimiento que de su propio atraso se tenía; era también muy deficiente la integración en las nuevas estructuras del tejido económico español,

en razón de la ausencia casi completa de actividades, como las industriales, con capacidad de arrastre y efecto multiplicador. La agricultura, en muchas de las comarcas, se mantiene todavía dentro de los límites de subsistencia del pasado y el nivel de vida, finalmente, se encontraba muy por debajo de la media del conjunto de las provincias españolas. Una posición a la que parece que se acaba tomando cariño, ya todavía se mantenía el último año del pasado siglo XX. Cien años para no llegar a ningún lado estadísticamente o para llegar a todos demográficamente ya que, como consecuencia de todo ello la provincia sufrirá una permanente sangría —86.000 emigrados entre 1900 y 1950— que deviene algunos años más tarde en auténtica hemorragia —la provincia pierde nada menos que 46.122 habitantes en la década de los años cincuenta, 66.769 habitantes en la década de los años sesenta y 32.000 en los años setenta.

Estos son, en síntesis, alguno de los atributos que identifican al espacio provincial zamorano durante gran parte de los últimos 200 años. Y que son debidos en gran parte —esa es la hipótesis que sostenemos en el texto del tercer tomo de la Historia de Zamora— a la inexistencia de una adecuada infraestructura de transporte y comunicaciones.

Las primeras iniciativas tendentes a mejorar las infraestructuras de relación, de las que tan deficitaria era la provincia de Zamora, son muy tardías pero paradójicamente no persiguen, como último objetivo, la mejora de su nivel de integración. Si exceptuamos la conexión por carretera y ferrocarril de la capital de la provincia con otras capitales próximas, el resto de las infraestructuras de transporte tienen por objeto la mejora de las comunicaciones de Madrid, con Galicia; ello permite, en una primera aproximación, comprender alguno de los fenómenos claves en el desarrollo de la provincia de Zamora tales como el completo aislamiento del sector occidental de la misma, desde la frontera portuguesa hasta la capital provincial y la precariedad de las infraestructuras de transporte intermunicipal, ya que la red de carreteras locales no estuvo completada prácticamente hasta el año 1898 y la red de ferrocarriles secundarios previstos en la ley de 1908 nunca se llegó a construir.

Tampoco fue una solución el trazado del ferrocarril; no sólo porque tal trazado siempre estuvo al servicio del interés estratégico nacional, sino también porque en su origen el ferrocarril no fue concebido como un servicio público sino como un lucrativo negocio. Y en la pequeña historia del ferrocarril Medina-Zamora-Orense-Vigo están contenidas todas las frustraciones históricas del espacio provincial: la concesión de esta línea 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, puesto que el primer tramo entre Medina del Campo y Nava del Rey se inauguró el 3 de Julio de 1863 para enlazar un año después, en Mayo de 1864, con Toro —día 3— y Zamora —día 28—. La esperanza de ver prolongada esta línea conforme al proyecto original se vio pronto frustrada; el mismo año en que la primera locomotora llegó a la estación de Zamora, es decir en 1864, una comisión de

ingenieros a la que el Gobierno encargó la elaboración de un plan general de ferrocarriles, eliminaba la prolongación hasta Orense «...por no encontrarle razón de ser debido a las dificultades del terreno y a la poca vida de la comarca que atraviesa»¹.

La Compañía de ferrocarriles de Medina-Zamora-Orense y Vigo, radicada en Cataluña, constructora y explotadora de la línea, se vio privada de la prolongación del ferrocarril de Zamora a Orense, obteniendo en cambio la concesión del tramo de Orense a Vigo que terminará de construir 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, y desaparecerá como compañía ferroviaria, subsistiendo en cambio con mayor fortuna como empresa constructora: la empresa más tarde denominada Cubiertas y MZOV.

La construcción de la línea de Zamora a Orense volverá a ser incluida en la ley de 25 de Diciembre de 1912 de Ferrocarriles Complementarios de la red general española, si bien la subasta de las obras tuvo que ser declarada desierta por dos veces consecutivas; más tarde, en 1926, el gobierno de la dictadura de Primo de Rivera acuerda que sea construida por el Estado, modificando parte del trazado, siendo la antigua Compañía de Medina-Zamora-Orense y Vigo, tras el sesgo dado a sus negocios, es decir, tras convertirse en empresa Constructora la que, en 1927 inicie de nuevo las obras por los tramos Zamora-Puebla de Sanabria². Es curioso comprobar como el origen de las grandes empresas constructoras se encuentra en el negocio de ferrocarril decimonónico y la empresa MZOV es a este respecto un magnífico ejemplo: en unión con Cubiertas llegó a facturar 179 mil millones de pesetas a mediados de los años noventa del siglo XX y tras unirse con Entrecanales para formar el grupo Acciona duplicó el volumen de negocio en el año 2000 (409 mil millones de pesetas).

Durante los primeros años de II República las obras del ferrocarril de Zamora a Orense y Vigo sufrieron una nueva paralización por razones de índole económica, para reanudarse en 1834, ejecutándose desde ese año con exasperante parsimonia. Por fin, el 24 de Septiembre de 1953 casi cien años después de la concesión de la línea se inauguró el tramo Zamora-Puebla de Sanabria, el 2 de Julio de 1957 entra en funcionamiento el enlace entre Puebla de Sanabria y Carballino y finalmente, el 2 de Julio de 1958 es inaugurado el tramo entre Carballino y Santiago de Compostela³. Con ello no sólo se procuraba un mejor acceso al puerto de Vigo a las economías de las provincias más occidentales, sino que se completaba un trazado diseñado cien años antes, reiteradamente demandado por la Provincia, y se procuraba comunicación a alguna de sus comarcas económica y socialmente más atrasadas, a causa, pre-

¹ A. CASARES ALONSO. *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid 1973, Cfr. p. 399.

² J. NAYA PÉREZ. «Apuntes para una historia del ferrocarril Zamora-La Coruña» *Revista*, 1986, p. 209.

³ J. GARCÍA FERNÁNDEZ. «El ferrocarril Zamora-La Coruña» *Estudios Geográficos* nº 69, p. 519.

cisamente, de su secular aislamiento. Una buena muestra de la permanentemente insatisfecha aspiración provincial la proporciona I. Calvo Madroño, quien en 1914 señalaba que «...*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 ahorrar unos kilómetros de recorrido*»⁴. Vana esperanza. En ningún momento esta línea llegó a ser vía de penetración del acaudalado e incipiente movimiento turístico americano con dirección a Europa; es más, ni siquiera llegó a reemplazar a las tradicionales vías de conexión e intercambio comercial español con el exterior.

La segunda de las grandes líneas que atravesaba la provincia fue la de Malpartida-Astorga, línea que fue incluida en la Ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 dentro de la *red del Noroeste y su enlace con la del Norte*. La oportunidad, coste y trazado de esta línea, una vez reconocido el principio de la universal utilidad del ferrocarril, suscita en la provincia de Zamora un encendido debate resuelto con la negativa rotunda a costear de forma solidaria su financiación por parte de los diputados pertenecientes a aquellos partidos como Villalpando, Bermillo de Sayago, Alcañices y Puebla de Sanabria que, por su situación y por los caracteres de su balanza comercial, en poco o en nada se iban a beneficiar del mismo.

Tras la correspondiente subasta, la concesión de esta línea se realiza el 12 de Junio de 1888 en favor de R.M. Lobo, quien, a su vez, la transfiere a otra empresa denominada Ferrocarriles del Oeste de España; por último y tras sufrir no pocos avatares, se cede la concesión a una compañía llamada de explotación de los ferrocarriles de Madrid-Cáceres-Portugal y del Oeste, constituida en Madrid el 10 de Noviembre de 1895⁵. El trazado de la misma, con llegada a Astorga, se completó veinte años después, el 10 de Julio de 1896, no sin antes superar alguno de los mayores obstáculos que la provincia presentaba como fue la construcción del Puente sobre el río Duero en Pinilla, puente que se inaugura en el año 1890; el coste total de la línea, para los 348 kilómetros de que constaba fue de más de setenta y tres millones de pesetas⁶.

Entre el inicio de las obras del ferrocarril de Medina-Zamora-Orense y Vigo y su final se registran algunos proyectos de mejora de la infraestructura de comunicacio-

⁴ I. CALVO MADROÑO. *Descripción geográfica, histórica y estadística de la Provincia de Zamora*. Madrid, Librería General de Victoriano Suárez. 1914, 334 pp. Cfr. p. 85.

⁵ A. CASARES ALONSO. *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Ed. Instituto de Desarrollo Económico, Madrid 1973. 495 pp. Cfr. p. 167.

⁶ F. OLMEDO Y RODRÍGUEZ. *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma*. Valladolid, Imprenta Castellana, 1905. 713 pp. Cfr. p. 46.

nes, poco conocidos pero dignos de consideración por cuanto en ellos se diseñaba una articulación territorial que hubiese sido vital para la provincia. Están contenidos tales proyectos en la primera ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos del año 1980; en el plan que, a modo de apéndice se publica, se incluían para la provincia de Zamora, cuatro líneas de ferrocarriles secundarios, y otras cuatro para los ferrocarriles estratégicos: los primeros se definían en artículo 1º de la citada ley como los *destinados al servicio público con motor mecánico de cualquier clase, que se concedan en adelante y no estén comprendidos en la red de los del servicio general*; con dos de ellas se pretendía poner en comunicación directa una ciudad de creciente dinamismo económico como Valladolid —estratégicamente situada dentro de la red general— con las líneas abiertas al tráfico en la provincia de Zamora.

La primera de estas líneas de ferrocarril secundario, con una longitud de 55 kilómetros tendría origen en Valladolid para alcanzar, vía Tordesillas, la villa de Toro y en ella enlazar con el Ferrocarril Medina-Zamora-Orense-Vigo; la segunda tendría como punto-origen Tordesillas dirigiéndose desde ella y por Nava del Rey y Fuentesauco a la estación del Cubo del Vino perteneciente al ferrocarril de Plascencia a Astorga. Sus setenta kilómetros de longitud y las comarcas que atravesaba la habrían convertido, de facto, en uno de los ejes más dinámicos de todos cuantos surcaban el espacio provincial, al aproximarlas a dos nodos estratégicos en la red general como Valladolid y Medina del Campo.

Una tercera línea, en este caso de tan sólo 15 kilómetros, había de poner en comunicación Villalpando con Villanueva de Campos, lugar éste en el que empalmaría 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 Villarino de las Manzanas, municipio próximo al río del mismo nombre, frontera con Portugal; una línea de 92 km., de trazado singular, paralelo a la carretera de Benavente a Mombuey, pero de enorme interés ya que habría permitido integrar a una comarca como Aliste tan mal comunicada y económicamente atrasada.

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*. Las líneas propuestas en la provincia de Zamora eran las siguientes: Benavente a Villanueva del Campo, de 22 kilómetros, Benavente a Puebla de Sanabria, de 90 kilómetros, de Verín a Puebla de Sanabria por San Juan de Laza, de 88 kilómetros, y finalmente la línea de Zamora a Fermoselle, de 60 kilómetros.

Por lo que respecta a la provincia de Zamora, y en razón de su excéntrica situación desde el punto de vista territorial, estando alejada de los grandes centros de producción y contando por consiguiente con un reducido tráfico comercial, las líneas proyectadas no ofrecían atractivo alguno para la inversión de empresas concesionarias, por lo que no fue construida ninguna de ellas; se aprobó el proyecto y se reali-

zó la subasta para la construcción del ferrocarril Valladolid-Tordesillas-Toro-Cubo del Vino, presupuestado en 22.538.524 pesetas, contando con una presunta garantía del Estado de 1.126.927 pesetas. Una línea ferroviaria de notable importancia para la provincia y partido de Toro ya que se presumía iba a tener capacidad para «...sacar 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»⁷. Contaba también con subvención y fue aprobado, asimismo, el proyecto para la construcción del ferrocarril de Zamora a Fermoselle; su presupuesto para los poco más de 73 kilómetros de que constaba era de 8.414.621 pesetas, pero carecía de atractivo alguno para las grandes empresas ferroviarias, y no existía en la provincia entidad empresarial con capacidad financiera suficiente ni empresario filántropo capaz de aportar el capital con el que proceder a su construcción, por lo que corrió igual suerte que el ferrocarril anterior.

Se solicitó la aprobación para el ferrocarril secundario de Villalpando a Villanueva de Campos, cuyo presupuesto ascendía a la cantidad de 2.268.720 pesetas, y de Benavente a Villarino de las Manzanas, tramo cuyos 92 kilómetros precisaban de 17.234.713 pesetas de presupuesto. Asimismo se solicita y tramita la subvención para los ferrocarriles estratégicos de Benavente a Puebla de Sanabria, obra esta que importaba 8.274.888 pesetas y de Benavente a Villanueva de Campos que precisaba un desembolso de 1.398.043 pesetas, pero tampoco llegaron a realizarse.

Lamentablemente, no llegó a construirse ninguna de las líneas indicadas, entre otras causas por haber resultado muy poco atractivas a la iniciativa privada, dada la pobreza de las zonas que atravesaba y a causa de las exigencias que las necesidades de defensa imponían. Sirvan de ejemplo a este respecto las condiciones que incluye la publicación, el 1 de Marzo de 1913 en la *Gaceta de Madrid*, oídos la Junta de Defensa nacional y el Consejo de Obras Públicas, del concurso de proyectos para el ferrocarril estratégico de Verín a Puebla de Sanabria; en él se indicaba que «...el ferrocarril deberá hallarse dotado para el transporte de piezas de artillería de seis metros 87 centímetros de largo en su mayor longitud y de 6.300 kilogramos peso máximo» y que «...la línea no deberá pasar a vanguardia de los puntos fortificados ni de aquellas posiciones que por su situación o condiciones especiales hayan de ocuparse y constituir núcleos de la defensa o puntos de apoyo del ataque en caso de guerra»⁸. Problemas defensivos al margen lo cierto es que, como señala F.A. Cambó en el año 1818, 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; y es que el Esta-

⁷ I. CALVO MADROÑO. *Descripción Geográfica, Histórica y estadística de la provincia de Zamora*. Loc. cit. p. 334.

⁸ B.O.P.Z. Viernes 14 de Marzo de 1913.

do, 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»⁹.

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; y todo ello constituía un serio inconveniente para el desarrollo de la economía provincial. Al finalizar el primer tercio del siglo XX y pese a las mejoras introducidas en una parte de su infraestructura viaria, Zamora era todavía, como se describía a mediados del siglo XIX «...un país pobre en medio de un suelo fértil»¹⁰. Un país esencialmente agrario, con una industria insignificante, estancada y ocupada, como se señalaba en el diccionario de P. Madoz en la fabricación de «... berrendos, alforjas, sayales, mantas y algunos lienzos bastos todo de mala calidad que se fabrican en Almeida, Roelos Fresnadillo y Villalcampo»¹¹. Si añadimos a estos productos el aguardiente «...de superior calidad del que se surten muchos pueblos de Castilla, especialmente de la provincia de Salamanca», se completa el catálogo de producciones manufactureras de la provincia de Zamora; cien años después, en torno a 1940, la industria zamorana presenta una situación similar: pocos establecimientos, pocos sectores de actividad, baja capitalización por establecimiento, escasa mano de obra ocupada, escaso arraigo y tradición empresarial convierten a la industria en una actividad de coyuntura integrada por establecimientos que entran actividad con la misma facilidad con que salen de ella. A modo de ejemplo: los 86 establecimientos censados en el sector de la industria cañamera y linera del año 1906, son 61 un año más tarde, 34 en el año 1908, 62 en 1910 y 51 en 1910.

Como reflejo de esta situación, y resaltando el carácter familiar y por tanto la escasa capacidad financiera de la industria provincial, al finalizar el segundo decenio del siglo XX apenas se encontraban censadas en la provincia de Zamora una quincena de sociedades anónimas con un capital que no alcanzaba siquiera los nueve millones de pesetas. La mayor parte de ellas desarrollan su actividad en el sector servicios, teniendo carácter industrial, de entre las 16 censadas, tan sólo 4: la Sociedad *Antonio Rodríguez y Compañía* dedicada a la fabricación de jabón y con un capital

⁹ F.A. CAMBÓ. *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. Madrid 1918, p. 41.

¹⁰ A. GUEROLA. 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.

¹¹ MADOZ, P. *Diccionario Geográfico, Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Ed. Facsímil de la provincia de Zamora. Ámbito Ed. S.A. Valladolid, 1984. Cfr. p. 164.

emitido de 9.650 pesetas, la sociedad *Federico Cantero y Compañía* dedicada a la fabricación de hielo artificial y cuyo capital emitido es de 9.000 pesetas, la *Electro Popular Toresana* que, con un capital emitido de 318.065 pesetas, participa también en el ramo harinero y la *Electro Sanabresa*, dedicada a la misma actividad que la anterior, pero de dimensiones más modestas, ya que su capital emitido es de tan sólo 50.000 pesetas¹². En 1941 el número de sociedades es ya de 78, de las que tan sólo 33 tienen carácter industrial, destacando las 15 dedicadas a la fabricación de harinas, con 10.058.885 pesetas de capital, y las 7 dedicadas a la fabricación de productos alimenticios —chocolates, pastas etc.—; las 11 restantes se reparten entre fábricas de cerámica, de cera, de fundición, de tejidos, y de vinos entre otras. Pocos cambios, en suma, para una provincia tan necesitada de ellos.

Al comienzo de la década de los años cuarenta del siglo XX subsisten todavía multitud de pequeños molinos, pero conviviendo ahora con establecimientos fabriles dotados del adecuado equipamiento, capaces de producir más de lo que la propia provincia consume¹³.

La industria textil cuenta con algunos centros de relativa importancia localizados en la capital de la provincia, donde están instaladas dos fábricas con cincuenta y veinte telares respectivamente, y en los municipios de Vezdemarbán, Toro, Benavente y Villaralbo, lugares en los que se hallan instaladas varias fábricas de tejidos de lana, algodón, yute y esparto, y de pañuelos de algodón y seda. El resto de las industrias tiene un carácter meramente familiar y artesanal, con la única excepción de la Azucarera de Toro, una de las mayores industrias de la provincia ya que ocupa, aunque no durante todo el año, a más de 500 trabajadores.

Una excepción en el atónico panorama con que la industria de la provincia de Zamora alcanza la mitad del siglo XX; pero al tiempo uno de los factores responsables de la peculiar trayectoria demográfica del espacio provincial, una trayectoria presidida por la emigración y el desarraigo que, como en otras sociedades, ha venido a acentuar sin mayores pretensiones políticas, los valores identitarios del espacio provincial, especialmente para quienes los perciben en la distancia, para quienes tales valores se confunden ahora con su imagen, con la imagen de una provincia, de un espacio que probablemente nunca haya existido, ya que se percibe, en el tiempo de cada generación, como una suma de formas de vida, costumbres y relaciones en las que cada individuo —y por extensión todo el grupo— se siente extraño, añorando un entorno, un ecótopo, una suma de paisajes irreplicable, que es el territorio de la infancia.

Zamora, junio 2001

¹² A.H.P.Z. *datos y relación de contribuyentes de la provincia por el concepto de industrial*. Sec. Hacienda Leg. 883.

¹³ VV.AA. *Tiempo de reto y esperanza. Siglo XX*. Historia de Castilla y León. Valladolid 1986, pp. 85.