

Autor: CALDERÓN CALDERÓN, Basilio

Título: Economía y sociedad en la provincia de Zamora en los siglos XIX y XX: una marginación secular, una integración dependiente.

Clave: CL (NECOTIUM Comercio e Industria en Zamora. Páginas, inicial: 68 final: 91 Fecha: 2007 Editorial Junta de Castilla y León, Museo Etnográfico de Castilla y León

Lugar de publicación: Zamora ISBN: 978-84-935781-0-

<http://es.slideshare.net/camarazamora/nec-otium-industria-y-comercio-en-la-provincia-de-zamora-siglos-xix-xx-y-xxi>

ECONOMIA Y SOCIEDAD EN LA PROVINCIA DE ZAMORA EN LOS SIGLOS XIX Y XX: DEL OLVIDO SECULAR A LA INTEGRACIÓN DEPENDIENTE.

Basilio Calderón Calderón
Universidad de Valladolid

“Gracias a esta notable industria –la producción de energía eléctrica- Zamora ha salido del ofensivo olvido en que se la tenía y los hombres de ciencia, juntamente con los industriales la han visitado y solicitado; a su lado empiezan a nacer nuevas industrias, capitales vecinas demandan fuerza de la aquí producida y todo aparece anunciar un porvenir de renacimiento y floreciente riqueza.” Olmedo Rodríguez, F.- La provincia de Zamora: guía geográfica, histórica y estadística de la misma. Valladolid, Imprenta Castellana 1905

La provincia como Zamora bien puede considerarse, tras su definitiva configuración territorial en 1833, como el paradigma de la economía y sociedad tradicional, ajena al cambio que tiene lugar en España a lo largo del siglo XIX y buena parte del XX; dos centurias cruciales en el desarrollo económico y modernización de numerosas provincias y regiones españolas y, en cambio, una gran oportunidad perdida para la provincia de Zamora y otras del centro y oeste peninsular. 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 como es el caso de Zamora -y aun regiones enteras- nunca fueron objeto de la atención que sus propias limitaciones y carencias estructurales demandaban.

La provincia de Zamora es ciertamente 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 durante una gran parte de los últimos doscientos años, equivalía casi 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, salvo los de mera vecindad, como el notorio desinterés político-institucional por mejorar las comunicaciones y fomentar el desarrollo de las comarcas fronterizas, siquiera para dificultar el tránsito de tropas ante cualquier hipotético conflicto bélico con Portugal, presente en la conciencia político social generación tras generación hasta el siglo XX.

Las iniciativas tendentes a mejorar las infraestructuras viarias, de las que tan deficitaria era la provincia de Zamora, no sólo son muy tardías sino que paradójicamente tampoco contribuyen a la mejora de su nivel de integración ya que, 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 como son, 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, puesto que la red de carreteras locales no se completó prácticamente hasta el año 1898 y la red de ferrocarriles secundarios y estratégicos, previstos en la ley de 1908, nunca se llegó a construir.

En función de todo ello, la provincia de Zamora no sólo no tuvo opciones para impulsar su propio desarrollo, sino que fue objeto de una múltiple y sutil estrategia de explotación: la primera deriva del hecho de haber estado asociada durante siglos a los atributos de un territorio de frontera, una gran *solución de continuidad* –la Raya- por razones estratégico-militares, antes que entenderse y organizarse como un espacio de relación y encuentro intercomarcal, interprovincial o internacional. Superado ese elemento de marginación territorial, pasó en segundo lugar a ser un territorio *explotado* en función de las necesidades energéticas del resto del territorio español y muy especialmente de aquellas regiones con mayor dinamismo industrial, toda vez que el porcentaje de energía consumida *in situ*, respecto al total producido, fue históricamente y aún lo es en la actualidad, insignificante; y como corolario, la provincia de Zamora padeció una tercera variante de la explotación territorial al convertirse en un espacio de reserva de mano de obra con destino a las regiones españolas más desarrolladas, como Cataluña o el País Vasco, que es hacia donde

se dirige gran parte del enorme flujo migratorio en la segunda mitad del siglo XX, ya que los 86.000 emigrados entre 1900 y 1950, pese a su entidad, sólo fueron el prelude de una auténtica hemorragia, ya que la provincia vuelve a perder 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 del pasado siglo XX.

Como consecuencia de este modo de integración dependiente, el panorama que presentaba la provincia de Zamora durante los siglos XIX y gran parte del XX era francamente desolador: algunas comarcas se encontraban todavía sumidas en el atraso estructural con el que se habían asomado al siglo XIX, y en las que lo único que había mejorado era el conocimiento que de su lamentable situación se tenía; era también muy deficiente la integración en las nuevas estructuras del tejido económico regional y nacional, dada la falta casi absoluta de actividades, como las industriales, con capacidad de arrastre y efecto multiplicador, y dado también que, al menos hasta la último tercio del siglo XX, la agricultura, en muchas de las comarcas, se mantuvo muy próxima a los límites de subsistencia del pasado; una agricultura subordinada desde la integración en la UE al espejismo de unas rentas finitas, toda vez que si bien la merma o cambio de actividad aseguró un cierto nivel de ingresos, no es menos cierto que se podría haber comprometido, en alguna medida, el desarrollo de las generaciones futuras, como pone de manifiesto la sostenida pérdida de población y empleo en la provincia de Zamora en los últimos años del siglo XX. Y es en este contexto en el que todavía es posible encontrar un cuarto ciclo de explotación y dependencia, vinculado ahora, en el cambio de siglo, al aprovechamiento turístico de los vacíos demográficos y de actividad –a veces auténticas reservas- generados en la segunda mitad del pasado siglo XX y que se ponen en explotación con tal objeto una vez resuelto dos siglos después, siquiera parcialmente, el problema de las cada vez más exigentes infraestructuras de comunicación. Y es que, a pesar de los buenos deseos no fue muy certero el pronóstico que Felipe Olmedo hacía en 1905 sobre el futuro de la economía y sociedad provinciales ya que, si bien es cierto que la provincia de Zamora ha salido del ofensivo olvido en que se la tenía, pocos indicadores pueden asociarse en el pasado siglo XX al “... *porvenir de renacimiento y floreciente riqueza.*” por él imaginado.¹

¹ Olmedo, F.- *La provincia de Zamora: guía geográfica, histórica y estadística de la misma.* Valladolid, Imprenta Castellana 1905, pag. 692

1.- El lento y costoso proceso de construcción de la red provincial de carreteras y ferrocarriles: entre las insuficiencias presupuestarias y las dificultades técnicas.

La atención que recibe en España la construcción y conservación de carreteras había sido hasta el último tercio del siglo XVIII, notablemente insuficiente; el recurso a la legislación, recurso explotado con creces en este periodo, no impidió un progresivo deterioro de la red viaria, habida cuenta la inadecuación de la nueva normativa a la capacidad financiera y de gestión de la administración central y local. El carácter subsidiario de la inversión en las obras públicas, al menos desde la perspectiva presupuestaria, consagrado desde los primeros años del siglo XIX, constituye una rémora para aquellas provincias que, como la de Zamora, no sólo cuenta con escasos recursos, sino también muy pocas posibilidades -por la inexistencia de carreteras- para comerciar con ellos. La *Guía General de Correos, postas y caminos del reino de España* de F.J. de Cabanes, publicada en 1830, recoge la existencia en la provincia de Zamora tan sólo de una *carretera montada*, es decir acondicionada para que el viajero o la correspondencia puedan hacer el viaje en el menor tiempo y con la mayor comodidad posible: la *carretera montada de Madrid a Benavente*. De ella, y de las también *carreteras montadas* de Madrid-Tordesillas y Madrid-Medina del Campo, parten otras vías de menor rango, acondicionadas en unos casos para el tránsito de carruajes, y simples caminos de herradura en otros que, de forma sumamente precaria, contribuyen a vertebrar el territorio de la provincia de Zamora; son los caminos transversales que ponen en comunicación la ciudad término considerada -Benavente, Puebla de Sanabria, Toro y Zamora- con las que en la citada Guía se denominan *ciudades y villas colaterales*². Lamentablemente, ni esta Guía ni otras de naturaleza similar, de las muchas que circularon en la época, realiza indicación alguna sobre el estado de los diferentes caminos y carreteras. Por testimonios ulteriores sabemos que el mismo era lamentable y que pocas llegaban a ser merecedoras de la denominación con que aparecían en las guías o en los libros de viaje ya que todas las descripciones de época los consideran como una simple *rodera, es decir un camino abierto por el paso de los carros a través de los campos*, sin explanación o acondicionamiento alguno.

El punto de inflexión en el estado de la infraestructura de transporte data del 20 de Junio de 1837, fecha en la que se aprueba por Real Orden, la construcción de la carretera de Galicia a Madrid. Una obra esencial para sacar a la provincia de su secular aislamiento, cuyas

² Cabanes, F.J de.- *Guía General de Correos, postas y caminos del reino de España, con un mapa itinerario de la Península*. Madrid 1830, Cfr. pp 180 y sig.

obras deberían comenzar de forma inmediata, ya que para ello, la citada Real Orden autoriza el empleo diversos instrumentos y recursos de entre los que cabe destacar, en primer lugar, el aprovechamiento de los fondos existentes y los que se fuesen recaudando del reparto, entre los pueblos de la provincia, de los trescientos mil reales anuales consignados a las mismas; se dispone igualmente que pase un ingeniero a Zamora con las instrucciones oportunas, a fin de que, poniéndose de acuerdo con el Jefe político, la Junta de Caminos y la Diputación provincial, adopte las medidas necesarias para plantear lo más pronto posible los trabajos en aquellos puntos que se consideren más convenientes para una primera habilitación de la carretera.

Pero la lentitud con la que se desarrollan las obras fue exasperante. Cuando el 12 de Agosto de 1853 llega a Zamora un nuevo gobernador, D. Antonio Guerola, se encuentra con un panorama absolutamente desolador. No existía un solo tramo de carretera terminado, con la única excepción de dos leguas todavía no recibidas, del correspondiente a la de Salamanca-Zamora en la carretera de Vigo; su capital era la única *"...que no tenía al menos una sola carretera de comunicación con el interior por donde fueran carruajes acelerados para pasajeros y galeras o carruajes lentos para el transporte de granos. ¡triste, tristísima situación!*³; obviamente, la persistencia de esta situación había contribuido a ensanchar las diferencias de Zamora con respecto a otras provincias, en lo relativo a nivel de rentas y desarrollo en general, porque *"... mientras las otras provincias adelantan en caminos vecinales, emprenden carreteras nuevas y piensan en ferrocarriles y en telégrafos, esta parte de Castilla se halla sin una sola legua de carretera abierta al público, pues las tres o cuatro que hay concluidas en diversos puntos aún no están recibidas definitivamente. Aquí son desconocidas las diligencias, escasos y malos los carruajes, vienen los correos montados, y en casi toda la provincia no hay más medio de viajar que el de ir en caballería, es decir, como hace cincuenta años"*⁴.

Por fortuna, el 22 de Julio de 1857 se aprueba una nueva ley de carreteras según la cual éstas pasaban a estar clasificadas en dos categorías: de servicio público y de servicio particular, subdividiendo a su vez las primeras en carreteras de primer, segundo y tercer orden; por último y cumpliendo una de sus disposiciones, por Real Decreto del día 7 de Septiembre de 1860, se aprueba un Plan General de Carreteras del Estado, plan que será parcialmente modificado en 1864 en el que figuraban en la provincia de Zamora, como

³ Guerola, A.- *Memoria de mi administración en la provincia de Zamora como gobernador de ella desde 12 de Agosto de 1853 hasta 17 de Julio de 1854*. Zamora 1985. Cfr. pp. 213.

⁴ Id. Ibid. pp. 222

carreteras de primer orden, las de Madrid a la Coruña por Adanero, Benavente y Lugo, la de Villacastín a Vigo por Ávila, Salamanca, Zamora y Orense, la de Valladolid a Salamanca, la de Tordesillas a Zamora por Toro, Castrogonzalo a Palencia y finalmente la carretera de San Cebrián a León por Benavente. De segundo orden se clasifican las carreteras de Medina de Rioseco a Toro por Villardefrades, de Zamora a Alcañices, de Zamora a Bermillo de Sayago, de Benavente a Mombuey y de Alaejos a Fuentesauco; y finalmente se consideran de tercer orden, las carreteras de Toro a Fuentesauco, de Valparaíso a Fuentesauco y de Bermillo de Sayago a Fermoselle.

Como resultado del paulatino desarrollo de este plan, el último tercio del siglo XIX puede considerarse, en buena medida, como el periodo de consolidación de la dinámica constructiva en materia de infraestructuras en la provincia de Zamora. Los proyectos se suceden con inusitada rapidez y, aunque no todos ellos encuentran financiación inmediata, si dejan entrever la mayor atención que recibe el sector, en clara progresión hacia una más adecuada integración en la red de carreteras del Estado y por ende en la economía del país; el número de proyectos y, lo que es más importante, la inversión y ejecución de los mismos experimenta un importante crecimiento, lo que permite tener abiertos completamente al tránsito en 1894 la cantidad de 650 kilómetros, al tiempo que se trabaja en la apertura de otros 14 por parte de los 20 capataces y 164 peones camineros destinados en el servicio de Obras Públicas.

Peor es la situación que presentaba el trazado y calidad de los caminos vecinales, ya que habrá que esperar hasta los primeros años del siglo XX para que la inversión en los mismos adquiriera cierta relevancia, aunque su construcción y constante mantenimiento alcanza prácticamente hasta los años cincuenta del siglo XX. Alguno de los de mayor importancia todavía se encontraban en 1905, acertada descripción de F. Olmedo y Rodríguez, en estado natural como sucede, por ejemplo con los de Bermillo a Cubo del Vino -carretero natural-, Castrocontrigo a Puebla de Sanabria -herradura-, Fermoselle a Alcañices -herradura en toda su longitud-, Fonfría a Mahide por Rabanales -carretero natural de difícil tránsito en época de lluvias por lo pantanoso del terreno-, Montamarta a Ricobayo -intransitable para carros-, Piedrahita de Castro a San Esteban del Molar -carretero natural-, Toro a Colinas de Trasmonte -carretero natural-, Toro a Ledesma -carretero natural, Zamora a Benavente por Cubillos -carretero natural-, de Villafranca de Duero a Toro -carretero natural-, Santa Eulalia de Tábara

a Alcañices -carretero natural- entre otros de similar o menor importancia de los muchos que estructuran el espacio provincial⁵.

La construcción de todos ellos a lo largo de las cuatro primeras décadas del siglo XX, vino a completar una red de comunicaciones en la que, además de las carreteras de primer orden, era auténtico eje vertebrador el trazado del ferrocarril; un trazado incompleto, de tardía ejecución, y por ende insuficiente, pero de enorme trascendencia en la vida económica y social de la provincia de Zamora durante el siglo XIX y gran parte del XX, hasta que, la competencia de sistemas de transporte concurrentes, y la aplicación de estrictos criterios rentabilistas en su gestión, desembocó en el cierre de las líneas y consiguiente e inevitable abandono de toda la infraestructura material puesta a su servicio.

Al igual que en el caso de las carreteras, la construcción del tendido ferroviario, especialmente en la línea Medina-Zamora-Orense-Vigo, también estuvo sujeta a múltiples dificultades; 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.*"⁶

La reanudación de las obras en dirección a Orense, tuvo que esperar hasta 1926, año en el que gobierno de la dictadura de Primo de Rivera acuerda sus construcción 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 Sanabria.⁷ 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 1934, ejecutándose desde ese año con notable parsimonia . Por fin, el 24 de Septiembre de 1953, casi cien años después de la concesión de la línea en el año 1861 se inauguró el tramo

⁵ Olmedo, F.- *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma.* Valladolid, 1905, cfr. pp.50.

⁶ Casares Alonso, A.- *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX.* Madrid 1973, Cfr. pp. 399.

⁷ Naya Pérez, J.- "Apuntes para una historia del ferrocarril Zamora-La Coruña" *Revista*, 1986, pp. 209

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 Compostela⁸.

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 comenzaban a integrar alguna de sus comarcas económica y socialmente más atrasadas, a causa, precisamente, 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"*⁹. 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 realizó 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-

⁸ García Fernández, J.- "El ferrocarril Zamora-La Coruña" *Estudios Geográficos* nº 69, pp. 519.

⁹ Calvo Madroño, I.- Descripción geográfica, histórica y estadística de la Provincia de Zamora. Madrid, Librería General de Victoriano Suárez. 1914, 334 pp. Cfr. 85

Portugal y del Oeste, constituida en Madrid el 10 de Noviembre de 1895 ¹⁰. El trazado de la misma, con llegada a Astorga, se completó veinte años después, el 10 de Julio de 1896 ¹¹.

Entre el inicio de las obras del ferrocarril de Medina-Zamora-Orense y Vigo y su final se registran, además de la construcción del ferrocarril Malpartida-Astorga, algunos proyectos de mejora de la infraestructura ferroviaria, poco conocidos, pero dignos de consideración por cuanto en ellos se diseñaba una articulación territorial que hubiese sido vital para la provincia en el siglo XX e incluso en el siglo actual a la vista del renacer de las comunicaciones ferroviarias en Europa. En la primera ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos del año 1980 se incluían para la provincia de Zamora cuatro líneas de ferrocarriles secundarios, es decir, “...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*”¹²; eran estos el de Valladolid-Toro de 55 km, Tordesillas-Cubo del Vino de 70 km, Villalpando-Villanueva de Campos, de 15 km, Benavente con Villarino de las Manzanas, de 92 km.. Y otras cuatro para los ferrocarriles estratégicos, o lo que es lo mismo 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 proyectadas eran: 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.

Lamentablemente, la excéntrica situación de la provincia de Zamora, su alejamiento de los grandes centros de producción y el reducido el tráfico comercial, dio como resultado que no fuese construida ninguna de ellas, ya que el Estado “...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”¹³.

2.- El desarrollo de la actividad industrial en la provincia de Zamora: una aspiración secular, una frustración permanente.

¹⁰ Casares, A.- *Estudio económico de las construcciones ferroviarias en España*. loc. cit. pp. 167

¹¹ Olmedo, F.- *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma*. loc. cit. pp. 46.

¹² Id. Ibid., pp. 107

¹³ Cambó, F.A.- *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. Madrid 1918. pp 41

Si la construcción del ferrocarril y de las carreteras representó para muchas provincias una vía abierta a la transformación económica y social, las consecuencias en lo que respecta a la provincia de Zamora, bien porque tardó en cerrarse el proceso, o bien porque fue insuficiente o imperfecto, apenas si se dejaron sentir. Al comenzar el siglo XX Zamora continuaba siendo una provincia esencialmente agraria, que en muy poco había visto modificadas las técnicas y sistemas de cultivo tradicionales; contaba, asimismo, con una actividad industrial irrelevante así como con un escasísimo tráfico comercial, circunscrito por otra parte a los cauces habituales es decir a los periódicos mercados y ferias locales o comarcales; unos mercados que se describen repletos de la "*...variedad más asombrosa de todo género de alimentos*", lo que, en anónima descripción del primer tercio del siglo XIX, se consideraba propio de una provincia que, como la de Zamora "*...es la España en miniatura, teniendo en pequeño las mismas circunstancias que aquella en grande, pues así como ésta, por la bellísima distribución de los terrenos, ya escarpados ya llanos y por consiguiente capaces de todas las producciones agrícolas e industriales, es el único reino de Europa que no necesita de otro alguno sino para verter en él sus riquezas reales, cambiándolas por otras imaginarias y aparentes*"¹⁴.

2.1.- Los fundamentos del monocultivo industrial zamorano: la manufactura de la producción agraria en el siglo XIX.

Sujeta a los ritmos y necesidades de la dominante actividad agraria, la producción manufacturera-artesanal presenta un carácter complementario, cuando no enteramente subsidiario; la relación entre el valor de las producciones de uno y otro sector, en la provincia de Zamora, era netamente desfavorable al segundo al comenzar el siglo XIX, lo que situaba a aquella en uno de los últimos lugares en cuanto a los rendimientos que esta rama de actividad ofrecía. Tomando como punto de referencia el año 1799, y según el Diccionario de Hacienda de F. Canga Argüelles, la *proporción que guarda el valor de las manufacturas con el de los productos de la agricultura* era en la provincia de Zamora de 1 a 18,80, una relación que sólo era más desfavorable en la provincia de Toro -1 a 36,28- y en las llamadas Poblaciones de Andalucía -1 a 42,82-.

¹⁴ Informe sobre la provincia de Zamora. Loc. cit. pp. 1

Al comenzar el siglo XIX el contraste con la situación que presentan otras provincias no hace sino resaltar lo que constituye una evidente manifestación del atraso en el que se encuentra sumida la provincia de Zamora, es decir, su estrecha dependencia de la agricultura y, consiguientemente, de los múltiples condicionantes a que estaba expuesta, tanto de tipo ecológico -climáticos y edáficos- como los de tipo técnico o jurídico. No sorprende por ello que las provincias más próximas presentasen en 1799 una situación de mayor equilibrio en sus producciones agrícola e industrial, como en el caso de Salamanca provincia en la que la relación es de 1 a 8,55, o Valladolid de 1 a 12,22 y obviamente en Burgos, en la que la relación era de 1 a 10, por citar sólo algunos ejemplos próximos. A mayor abundamiento, el millón y medio de reales de vellón en que está valorada su producción manufacturera y el escaso peso relativo de esta suma en la riqueza provincial, constituye un excelente indicador del atraso con que Zamora se adentra en el siglo XIX.¹⁵

Sumida la provincia, como el resto del país, en los conflictos político militares de las dos primeras décadas del siglo, el progreso en la actividad económica en general, e industrial en particular, fue irrelevante. Las pérdidas de las cosechas de cereales, la falta consiguiente de grano para realizar la sementera y las plagas de pulgones, que asolan la vid en numerosos municipios en 1820, unido a las continuas exacciones que con carácter ordinario o extraordinario tenía que afrontar la provincia, los nuevos impuestos y la reconstrucción de las infraestructuras afectadas por la guerra con Portugal o contra el ejército francés, constituyen otras tantas limitaciones al progreso de la producción agraria e industrial de la provincia de Zamora.

En los comienzos del decenio de los años treinta se describe una situación de hecho muy similar a la del comienzo del siglo; la tipología, el tamaño, y la capacidad para proporcionar empleo de la industria zamorana es propia de una economía autárquica, estrechamente vinculada a la actividad agraria a la que está estrechamente asociada; al menos es lo que parece deducirse del estado en el que se encuentran, en la provincia de Zamora - excluidos los municipios que pertenecen aún a la provincia de Toro- las diversas ramas manufactureras en el año 1833, según la estadística recogida en el diccionario de F. Canga Argüelles.¹⁶ La producción está limitada a cinco grandes sectores : lino y cáñamo –302 obradores y 270 operarios-, lana, 130 obradores y 278 operarios-, loza entrefina –12 obradores

¹⁵ Separa no obstante a las provincias castellanas un autentico abismo en relación a las provincias que podemos considerar, con todas las reservas del término, como más industrializadas; es el caso de las provincias catalanas - 1 a 1,69- o Vizcaya -1 a 2,07- o Madrid -1 a 2,42- F. Canga Argüelles.- *Diccionario de Hacienda*. Madrid, 2ª Ed. Imprenta de Marcelino Calero y Portocarrero, 1833. Tomo I. pp. 75.

¹⁶ Canga Argüelles, F.- *Diccionario de Hacienda*. loc. cit., pp. 417.

y operarios- quincalla de hierro y cobre –133 obradores y 165 empleados- y finalmente aguardiente, producto en el que aparecen censados 5.124 obradores; una cifra que resume a la perfección el carácter de producción para el autoconsumo y subsistencia de la actividad económica provincial en el siglo XIX. Ciertamente es que en esta relación, por razones que ignoramos, no figura la molturación de granos, máxime cuando se trata de una de las actividades fundamentales de la provincia aunque las más de las veces tenga el mismo carácter que hemos atribuido a la producción de aguardiente, como veremos más adelante.

El valor de tal estadística es por lo tanto muy relativo, sirviéndonos tan sólo para comprobar dos aspectos fundamentales: por un lado el reducido número de la población ocupada -725 operarios-, y por otro, el sorprendentemente elevado número de *obradores censados* -734-centros estos que, en realidad, no son sino pequeñas unidades de producción de carácter familiar y artesanal, toda vez que la media de ocupación en cada uno de ellos es de tan sólo 0,98 empleados por centro. Aun considerando el escaso valor de este último indicador, la situación que de él puede deducirse es suficientemente expresiva y no difiere en mucho de la que caracteriza a otras provincias castellanas; la atomización del trabajo artesanal, su estrecha dependencia de las precarias economías campesinas y la vinculación a los mercados de carácter comarcal son otras tantas constantes en el quehacer fabril decimonónico, un quehacer que, con toda propiedad, puede calificarse de inequívocamente preindustrial¹⁷.

No resulta por ello sorprendente que, en 1829, el valor en reales de la producción industrial -1.548.509- apenas represente un 1,44 por 100 del total de producciones de la provincia y un parco 0,15 por 100 del total estatal, poniendo en evidencia, más que un crecimiento del sector, ya que se mantiene en una cifra similar a la del año 1799, un aumento de la producción agraria, producción que alcanza, al finalizar el decenio de los años veinte, un total de 105.284.873 reales de vellón equivalente al 2,25 por 100 del total nacional; se resalta en este último apartado la producción de mulas y mulos, ganado lanar y cabrío, asnos y burros, trigo cebada y centeno, vino, lino y cáñamo, zumaque y lana ordinaria. Por lo que a la industria respecta, se hace especial mención a la fabricación de paños, estameñas, lienzos de lino y cáñamo, loza y quincalla. Un pequeño catálogo de producciones, y un mermado censo de productores, es decir de *"...cuantos con su industria acomodan las cosas a los usos*

¹⁷ Manero Miguel, F.- *La industria en Castilla y León*. Valladolid 1983, Cfr. pp.15

necesarios o las hacen útiles." en primitiva y singular definición recogida del diccionario de F. Canga Argüelles¹⁸.

Durante las décadas de los años treinta y cuarenta del siglo XIX, la provincia continua sumida en graves dificultades económicas, derivadas tanto de las adversas coyunturas políticas como de las insuficiencias técnicas y ecológicas propias de la actividad agraria y por ende de la industrial. La relación entre ambos sectores se mantiene constante como parece deducirse del repartimiento de 180 millones de reales que se hace en el año 1840, *por una sola vez y para el presente año con el nombre de contribución extraordinaria de guerra*¹⁹; en él se asigna a Zamora la cantidad de 1.626.885 reales en concepto de territorial y pecuario, y 310.000 reales por el cupo de industrial y comercial, cantidad esta última que representa tan sólo un 16 por 100 de la cantidad global a la que tiene que hacer frente la provincia; una cifra que hemos de considerar poco menos que insignificante por la importancia de las actividades que engloba.

El reparto que se hace de ambos cupos -territorial y pecuario e industrial y comercial-, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el Martes 15 de Diciembre de 1840, permite comprobar, al tiempo que la estructura interna de la producción, los contrastes existentes entre los diferentes partidos judiciales de la provincia. Por lo que atañe al primer aspecto, el repartimiento correspondiente a los cupos de industria y comercio apenas representa un 19 por 100 del cupo por territorial y pecuario en el conjunto de la provincia, si bien es cierto que en los partidos de Toro y Zamora la situación es más favorable -31 y 44, 1 por 100 respectivamente. Por contra, en los partidos de Alcañices Benavente y Bermillo el porcentaje que representa la industria y comercio es muy bajo, aunque obedezca a causas bien diferentes; en el caso de Benavente resulta del desmedido peso -27,3 por 100 del total provincial- de la contribución por pecuaria, contribución que duplica a la de cualquier otro partido de la provincia, mientras que en los de Alcañices y Bermillo la participación de la industria y comercio en la generación de riqueza puede considerarse como insignificante. Por último es de resaltar el carácter dominante de la producción manufacturera de los partidos de Toro y Zamora ya que sumados ambos representan un porcentaje próximo al 60 por cien, en claro contraste con el insignificante papel de esta actividad en el resto de los partidos judiciales de la provincia.

Mediada la centuria, el progreso que las escasas fuentes documentales dejan entrever ha sido por lo tanto irrelevante; las descripciones que se realizan en el diccionario de P.

¹⁸ Canga Argüelles, F.- *Diccionario de Hacienda*. Loc Cit. pp. 385

¹⁹ B.O.P.Z. 24 de Noviembre de 1840

Madoz tienen como común denominador el reconocimiento de la inexistencia de actividades propiamente industriales en todos y cada uno de los partidos que componen la provincia de Zamora. Una referencia que resulta descarnada cuando de calificar el sector en su conjunto se trata, ya que en él "*...todo es inacción, paralización y abandono; sus moradores han adelantado muy poco a sus antepasados en ideas y conocimientos, estancándose en los berrendos, alforjas, sayales, mantas y algunos lienzos bastos todo de mala calidad que se fabrican en Almeida, Roelos Fresnadillo y Villalcampo*"²⁰. 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; una situación que, en términos cualitativos, era similar a la descrita al comenzar el siglo y en la que sigue siendo notorio el predominio de la fabricación de harinas, pues no en vano en el año 1862 cerca del 75 por 100 de los establecimientos fabriles con que cuenta la provincia están dedicados a este menester -once fábricas movidas con vapor de agua, 520 molinos y 734 piedras-.²¹

Por otra parte, la media de poco más de un empleado por establecimiento permite asignar a la *industria harinera zamorana el calificativo de artesanal, meramente abastecedora de mercados locales y excepcionalmente comarcales*. Una industria que por otra parte y como confirmación del atributo señalado, se encuentra extraordinariamente repartida, con la única excepción de los partidos judiciales de dos de las comarcas más atrasadas del espacio provincial: Aliste y Sayago. El número de centros de las mismas triplica el del partido de Benavente, partido que, en 1862 y según el Censo Industrial de España de F. Gimenez, contaba con 57 molinos, y el número de empleados por centro, tan sólo uno, se confunde con el de los propietarios de los numerosos molinos con que cuentan ambas comarcas;²² este hecho no viene sino a confirmar el carácter artesanal de una producción que hemos de suponer poco voluminosa ya que, entre otras razones, no existe medio material de exportarla, salvo que se hiciese a lomos de mulas hasta la estación del ferrocarril Medina-Zamora. Viene a corroborar este aserto la información que proporciona la Junta Provincial de Agricultura, organismo que en 1858 señalaba que para elaborar los precios medios del trigo y otras semillas no puede incluirse la harina de trigo ya que "*...en esta provincia no es objeto de*

²⁰ 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. pp. 164

²¹ Id. Ib. Loc. cit.

²² Gimenez Guitied, F.- *Guía fabril e industrial de España. Madrid, Librería Española, 1862.* 215 pp cfr. pp. 193 y 194.

comercio o tráfico , ni se fabrica más que la necesaria para el consumo de cada población"²³.

PARTIDO	Centros (a)	Operarios (b)	b/a
Alcañices	159	179	1,12
Benavente	57	104	1,82
Bermillo	162	162	1,00
Fuentesauco	31	40	1,29
Puebla	53	56	1,05
Toro	27	46	1,70
Villalpando	28	32	1,14
Zamora	22	51	2,31
Total Provincia	539	670	1,24
Cuadro nº1.- La industria harinera en Zamora según la <i>Guía Fabril e Industrial de España</i> del 1862.			

Palidecen, y tienen por ello un carácter complementario, cuando no subsidiario, el resto de las actividades económicas de la provincia. Unas actividades a las que cabe asignar idénticos atributos que los indicados para la fabricación de harinas y de entre las que sobresale la elaboración de aceite, una actividad, segunda de las industrias zamoranas, que ocupa tan sólo a 118 operarios repartidos en los 59 molinos en los que están instaladas 66 *pedras*. Nuevamente el mercado local o más comúnmente el consumo privado, es el

destino de esta singular producción de la provincia de Zamora, localizada, preferentemente, en los partidos de Benavente y Bermillo de Sayago, en alguno de cuyos municipios se encuentran, respectivamente los 4 y 9 molinos que pueden merecer, por el volumen de su producción, la consideración de centros fabriles.

En menor consideración cabe tener, por último, al resto de las actividades transformadoras; irrelevante es la *industria textil*, tanto por el número de centros como por el reducido volumen de población -110 operarios- que ocupa. A mayor abundamiento, no existe establecimiento alguno que pueda ser considerado como fábrica, y no se encuentra instalado huso alguno en los 68 centros dedicados a la fabricación de lienzo y lana que encuentran censados en la provincia. Treinta de ellos tienen por ocupación la fabricación de tejidos de lana, utilizándose a tal fin 34 telares menores y 12 batanes en los que trabajan 38 hombres, 21 mujeres y 8 niños.

No resulta sorprendente por lo tanto que, carente de apoyo financiero, la industria tenga un papel irrelevante en el conjunto de la provincia de Zamora por estar centrado todo el interés en la agricultura ya que se considera "*...la primera, por no decir la única de las industrias que constituyen la riqueza de la provincia*"²⁴. En estas condiciones, la industria en el Partido judicial de Benavente, se limita a algunos molinos harineros, fábricas de curtidos, de losa y mantelería, ya que todo lo demás "*...está reducido a algunos telares de lienzos*

²³ Diez Espinosa J.R.- *Desamortización en la provincia de Zamora: la gran propiedad*. Zamora 1989, pp.48

²⁴ Archivo Diputación Provincial de Zamora (A.D.P.Z.) Actas, 8 de Enero de 1867

caseros". En el partido de Bermillo "...hay muchos molinos harineros, varios de aceite, algunos telares de lienzos; otros de paños, mantas y mantillas llamadas sayaguesas, todo de lana del país que es muy basta pero tan larga que le arrastra al ganado en la época del esquilo"; en Fuentesauco, la fabricación de "... carbón y aguardiente, varios molinos harineros y algunos telares de lienzos ordinarios puede decirse que es la única industria del país". Peor es la situación descrita en la Puebla de Sanabria, partido en el que, y por lo que respecta a la industria de hilado y tejidos, única a la que se hace referencia, "...desconocen el análisis de las materias primarias, careciendo de toda clase de máquinas y de algunos directores de conocimientos que es lo que se necesita para dar impulso y adelanto a esta industria". Algo mejor es la situación de los partidos de Toro y Zamora, ya que el primero cuenta con "...16 hornos de pan cocer, varias fábricas de aguardiente, 11 aceñas, 4 molinos harineros y tres hornos de ladrillo y teja" y el segundo con "...algunas fábricas de curtidos aguardiente y sombreros, y a varios molinos harineros"²⁵.

Una excepción en este atónico contexto la ofrece el súbito renacer de la actividad minera en la provincia de Zamora en la década de los años cuarenta del siglo XIX; un periodo breve durante el que se registran numerosos yacimientos aun que las modestas inversiones que se realizan, careciendo el empresario-concesionario de capital suficiente para rentabilizar la explotación, se ven pronto abandonadas, sirviendo tan sólo para llevar a la ruina a quien cegado por el espejismo del negocio minero invierte en él su menguado capital. A tal punto tuvo una vida efímera este primer impulso de la actividad minera en la provincia que, como señala P. Madoz "...En el día ya nadie habla de minas sino para compadecer a los que se han arruinado o malgastado su dinero en ellas."²⁶

En el informe que, en 1859, realiza A. Pérez Moreno, a la sazón responsable del distrito minero de Zamora que comprende, además de la citada, las provincias de Salamanca, Valladolid y León, se describe una situación que es fiel reflejo del ocaso minero provincial; son numerosas, en efecto, las excavaciones agudadas y los hornos derruidos en los yacimientos abandonados, incluso en los términos de Losacio y Marquiz de Alba, los más ricos en mineral de plomo y antimonio argentífero. En palabras del mencionado Pérez Moreno, "...la época brillante que alcanzó esta comarca queda por tanto relegada a la historia de la minería de esta provincia"²⁷. Tan sólo se mantienen activas las minas de antimonio de la sociedad *Marte*,

²⁵ Madoz, P.- *Diccionario*. Loc. Cit. pp. 195

²⁶ Id. *Ibid.* pp. 164

²⁷ Pérez Moreno, A.- "Memoria sobre el estado y necesidad de la industria minera del distrito de Zamora durante el año 1859" *Revista científica del Ministerio de Fomento*, Madrid 1862, pp. 333-349. Cfr. pp. 335.

que produce "...crisoles para el consumo, que es esencialmente en el mercado de Madrid" y que inicia en la segunda mitad de los años cincuenta la exportación de mineral con destino al mercado de París²⁸. Igualmente se registra actividad en una segunda explotación que tiene por nombre *La Clara* y que se encuentra en el mismo término de Losacio; una explotación muy rica, al menos en la creencia popular ya que se trata de una mina rodeada de un halo de misterio de la que se decía que "...si pudiera explotarse con máquina, hasta a los socios se les negaría la entrada en sus subterráneos"²⁹.

Aunque hay algunas explotaciones de estaño en el término de Carbajosa, controladas la *Sociedad Positiva Zamorana* y en el municipio sayagués de Villadepera por la Sociedad Santa Clotilde, en general, como señala I. Calvo transcribiendo la acertada descripción de Puig y Larraz, los metales descubiertos en la provincia de Zamora -hierro, nanganeso, cobre oro, plomo, plata, antimonio y estaño-, carecen de interés industrial, "...pues las minas registradas en su mayor parte no se explotan"³⁰. Al comenzar el siglo, en 1910, tan sólo se encontraba en explotación una mina llamada *Carolina*, sita en *Arcillera*, término municipal de *Ceadea*, en la que se extrae mineral de estaño. Un pobre balance para una actividad en la que tantas esperanzas de progreso se habían depositado.

2.2.- Entre la miseria y el desarraigo: una aproximación a las raíces de la emigración zamorana en el siglo XIX.

Privada de recursos extraordinarios y huérfana de los capitales que hubiesen estimulado el desarrollo de la actividad agraria e industrial, la población de la provincia de Zamora se debate, hasta bien entrado el siglo XX, entre las limitaciones impuestas por dos de los reguladores habituales del crecimiento propios del régimen demográfico tradicional: una elevada mortalidad habitual y catastrófica y una permanente propensión a emigrar.

No se conoce con la exactitud que sería deseable el volumen y caracteres de la población de la primera mitad del siglo XIX, ya que los cambios de límites provinciales, las ocultaciones por motivos fiscales y más comúnmente militares, hacen poco fiables, por defecto, los resultados de alguno de los recuentos censales del periodo. Hechas estas precisiones, puede ser admitida, como punto de partida, y tras las primeras tentativas de reforma territorial, la cifra de 35.550 vecinos, equivalentes a 146.200 habitantes, tal y como

²⁸ Id. Ibid., pp. 336

²⁹ Madoz, P.- *Diccionario*. Loc cit. pp. 164.

³⁰ Calvo Madroño, I.- *Descripción geográfica, histórica y estadística de la provincia de Zamora*. Loc. cit., pp.75.

figura en la *Relación de los pueblos de que se compone cada uno de los partidos de la provincia de Zamora*, recogida en las Actas de la Diputación Provincial de Zamora el 26 de Noviembre de 1822³¹.

Una muestra de la provisionalidad de los límites y por ende de la imposible evaluación del crecimiento de la población la ofrece la relación de los pueblos y vecinos que comprende la provincia de Zamora publicada en el mes de Junio de 1834 en el Boletín Oficial; en ella se aprecia un incremento del número de municipios, que ahora es de 495, y consiguientemente un aumento de la población, alcanzándose la cifra de 159.425 habitantes. Desde el año 1822 se ha producido prácticamente una duplicación del número de pueblos del partido de Benavente -57 y 110 respectivamente- y una pequeña reducción en los restantes partidos incluido el de Zamora que pasa de contar con 51 pueblos a tal sólo 47³². En este contexto, el crecimiento de la población -apenas un 10 por 100-, es más una consecuencia del mayor número de lugares considerados en el registro censal, que una manifestación de la intensidad y capacidad de crecimiento de la población Zamorana. Una población que hemos de considerar por ello estancada, por más que en todos los casos y como ya hemos indicado esté subestimada.

La incidencia de episodios de sobremortalidad catastrófica, en directa relación con la guerra carlista y la pérdida de cosechas, origina una notable recesión, como parece deducirse de la información que proporcionan los extractos de población de los pueblos de los siete partidos Judiciales de la provincia, publicado en el año 1843. El total de habitantes de la misma, en la citada fecha, era de 134.721, lo que supone una reducción de 24.704 habitantes, o lo que es lo mismo una merma de los efectivos demográficos superior al 15 por 100 en tan sólo una década.

³¹ Archivo Diputación Provincial de Zamora (A.D.P.Z.) Actas. 26 Noviembre de 1822

³² B.O.P.Z., 6 de Junio de 1834, pp. 48 a 51.

Partido	Año 1834	Año 1843	Dif.
Alcañices	18.468	13.499	- 4.969
Benavente	35.466	36.028	+ 562
Bermillo	18.491	17.594	- 879
Fuentesauco	15.441	14.681	- 760
Puebla	18.218	9.159	- 9.059
Toro	26.540	22.567	- 3.976
Zamora	26.801	21.193	- 5.608
Total	159.425	134.721	- 24.704
Cuadro nº2.- Población de la provincia de Zamora en 1834 y 1843			

Ello no obstante, la población correspondiente al año 1843 debe tomarse con ciertas reservas por no ser coincidente con otros recuentos de la época. Según el Diccionario de P. Madoz, Zamora contaba en 1841 con 151.595 habitantes y con 141.416 en 1844, conforme al registro municipal del mismo año³³. Una prueba más de las deficiencias que presenta la

estadística demográfica de la época, y que se verán corroboradas en el censo de población aprobado por Real Orden de 12 de Junio de 1863³⁴. En efecto, en él, la provincia de Zamora, a la que se han incorporado de forma definitiva los municipios que integran el partido de Villalpando, cuenta con 247.161 habitantes, lo que repelente un crecimiento bruto en veinte años -deducido el efecto de la citada incorporación- de 86.359 habitantes, es decir un incremento próximo, en cifras relativas, al 65 por 100, o lo que es lo mismo, un imposible, ya que equivaldría a un crecimiento anual sostenido próximo al 4 por 100, crecimiento impropio de un régimen demográfico tradicional. Es por ello por lo que la población señalada bien puede considerarse como la primera referencia más o menos fiable y comparable, ya que desde esa fecha los límites provinciales han permanecido invariables.

En 1887 el total de población de la provincia es de 270.027 habitantes, lo que representa un crecimiento con relación al año 1863 de 22.866 habitantes, constituyendo, sin duda, el último periodo de crecimiento de cierta importancia de la población zamorana. Desde esta fecha, y según puede comprobarse en el cuadro nº 3, los incrementos decenales son absolutamente irrelevantes, cuando no negativos como sucede en los dos primeros decenios del siglo XX.

³³ Madoz, P.- *Diccionario*. Loc. Cit. pp. 175.

³⁴ B.O.P.Z. 25 de Febrero de 1871.

Año	Hab.	Dif.	1859=100
1859	241.118		
1863	247.161	6.043	102,51
1870	248.195	1.034	102,94
1887	270.027	21.832	111,99
1897	275.324	5.297	114,19
1900	275.545	221	114,28
1910	272.976	2.569	113,21
1920	266.215	6.761	110,41
1930	280.148	13.933	116,19
1940	298.722	18.574	123,89

Cuadro nº 3 Evolución de la población de la provincia de Zamora entre los años 1859 y 1940.

Y es que, la población de la provincia de Zamora entra en el último tercio del siglo XIX, y al igual que sucede en otras provincias españolas, en una fase de estancamiento de la que comienza a ser factor responsable la emigración; un factor determinante de la futura evolución de la población provincial, que se constituye en regulador añadido del crecimiento de la misma, acentuando el efecto derivado de una elevada mortalidad general y a una relativamente importante mortalidad catastrófica; no son desconocidos, en efecto, episodios más o menos

agudos de sobremortalidad como sucede por ejemplo con la epidemia de cólera registrada entre los meses de Julio a Noviembre del año 1885; una epidemia que afectó a treinta localidades -en su mayor parte del partido de Toro- y provocó 764 fallecimientos, lo que repelente una tasa de 15,45 por 1.000, que hay que considerar relativamente elevada en razón de su carácter episódico y corta duración³⁵. Especialmente violenta fue la incidencia en los municipios de Morales de Toro -86 fallecidos entre el 18 de Agosto y el 22 de Septiembre, que representan más del 5 por 100 de su población- y Pozoantiguo -85 fallecidos, equivalentes al 8 por 100 del censo local-.

Pero, con todo, es la emigración la principal responsable del declive demográfico del espacio provincial. Las causas de esta permanente propensión a emigrar son sumamente complejas, si bien es cierto que pueden señalarse, como principales, las crisis agrarias finiseculares, en particular las relacionadas con el hundimiento de los mercados trigueros y la invasión de la filoxera; la suma de ambos acontecimientos contribuye a arruinar las pequeñas economías campesinas, lo que unido al atractivo de otras regiones prepara el camino de la emigración provincial. Y es que no puede olvidarse, como acertadamente señala I. Calvo Madroño que se trata, en cierta medida, de un desplazamiento de población "*...fomentado, sin duda, porque algunos de los emigrantes han logrado mandar desde allende los mares cantidades de numerario a los individuos de la familia que aquí dejaron*"³⁶. Si a todo ello se añade una notable *incultura agrícola*, y la nula capacidad para generar empleo de la irrelevante industria provincial se puede comprender que la emigración sea la única solución

³⁵ B.O.P.Z. 29 de Abril de 1886

³⁶ Calvo, I.- *Descripción de la provincia de Zamora*. Loc. Cit. pp. 277

para las cada vez más numerosas -por reducción de la mortalidad infantil- familias campesinas.

Es cierto, no obstante, que existen otras causas de carácter más coyuntural, pero no de menor importancia, como por ejemplo las relacionadas con las guerras carlistas primero y con las guerras coloniales más tarde, en especial con la guerra de Marruecos; en algunas comarcas como en la de Sayago, "*...es una obsesión y continua siéndolo librarse del servicio militar. Pueblos hay en Sayago que de doce a catorce soldados alistados en estos últimos años no se han presentado más que dos, y alguno de ellos inútil, a cumplir los deberes militares. Y ello obedece además a la falta de cultura cívica, pues no conociendo la patria en que se nació, casi es imposible amarla, y no amándola los deberes para con ella se hacen por lo menos muy gravosos, y claro está, se pretende eludirlos*"³⁷.

El destino del emigrante zamorano es fundamentalmente extraprovincial y extrarregional, ya que la capital de la provincia, primer destino del éxodo en otras provincias y regiones, tiene muy poca capacidad de atracción, como lo demuestra la escasa entidad de su saldo migratorio; un saldo que, siendo positivo hasta el decenio de los años cuarenta, apenas sobrepasa los 3.000 inmigrantes de media decenal en los primeros cuarenta años del siglo XX. En este tiempo se ha pasado de un destino preferentemente ultramarino hasta 1910, a destinos exclusivamente interregionales debido tanto a las mayores dificultades para emigrar a América, como a la mayor actividad y oferta de empleo hecha desde algunas regiones españolas al ver reactivada su industria y economía en general como consecuencia de la primera Guerra Mundial³⁸.

3.- La historia se repite: economía y sociedad de la provincia de Zamora en el siglo XX

Superadas las adversas condiciones políticas y económicas finidecimonónicas, la industria de la provincia de Zamora mantiene, en las primeras décadas del siglo XX, las mismas constantes que en la centuria precedente en cuanto a su tamaño y estructura; como ya se ha señalado, las comunicaciones con el resto del país no sólo restaban atractivo, sino que constituían un elemento disuasorio para el despegue de la industria zamorana; una industria constreñida a los límites de los mercados locales, orientada al consumo inmediato de la población, sin capacidad exportadora alguna y por ende incapaz de originar efecto

³⁷ Ballesteros, R.- *Alma sayaguesa*. Zamora 1982, Segunda Ed. pp. 56.

³⁸ Calderón, B., Caballero, P. y Delgado, J.M.- *la Población*. Tomo II de la Geografía de Castilla y León. Valladolid 1987, pp.33

multiplicador alguno. Unos atributos que comienzan a cambiar merced a una creciente especialización y calidad de las producciones, así como por el impulso de nuevos capitales atraídos por las expectativas que ofrece en algunas comarcas la explotación de algunos productos, especialmente el vino; lamentablemente para iniciar este tímido despegue habrá que esperar nuevamente otro siglo, el siglo XX.

Al comenzar el siglo XX, la fabricación de harinas, una rudimentaria industria textil (apenas algunos telares familiares) y la fabricación de productos cerámicos, se reparten más del 75 por 100 del número de establecimientos de la provincia de Zamora, en una proporción muy similar a la ya reseñada en 1862 en la guía fabril de España de F. Gimenez Gautied, con la particularidad de que más de 50 por 100 corresponde al epígrafe de *fábricas de harinas y sémolas*, verdadero pero heterogéneo pilar de la industria zamorana. Como se puede apreciar en el cuadro nº 4, de los 618 establecimientos censados en el año 1906, un total de 345 -el 55,8 por 100- se ocupan de la mencionada actividad, aunque su aportación impositiva apenas alcanza el 38 por 100, relegando a un papel meramente subsidiario al resto de las actividades; ni la fabricación de curtidos -otro vez relevante-, o la fabricación de aceites, o la industria lanera, industria que gozaba de una muy buena reputación en el pasado, ni otras actividades relacionadas con la incipiente industria metalúrgica o con el sector de alimentación aportan apenas actividad digna de consideración -hecha la excepción de la reconocida calidad de los productos-. En cambio se encuentran todavía censadas un total de 86 empresas agrupadas bajo el epígrafe de *Industria cañamera y linera*, si bien es cierto que la reducida cuota que satisfacen -apenas 10,9 pesetas de media- es el mejor indicador de su escasa entidad, de su carácter artesanal en suma. Otro tanto cabe decir de la fabricación de porcelana, loza y otros productos cerámicos puesto que los 66 industriales registrados apenas contribuyen con 1.242 pesetas, lo que equivale a la muy reducida media de 18 pesetas por establecimiento³⁹.

No escapan a estos caracteres el resto de los sectores; ni los de presencia meramente testimonial, como los relacionados con el sector metalúrgico, ni los dominantes en número como la fabricación de harinas, ya que los 345 establecimientos censados en este último epígrafe tienen que hacer frente a una cuota de 13.779 pesetas -el 38,3 por 100 de la recaudación total-; una cifra que da idea de su aportación a la riqueza provincial por más que esta proceda de centros de reducidas dimensiones, más próximos a la molinería tradicional que a la moderna molturación de granos. La cuota media por establecimiento -39,9 pesetas-, aun dentro de la insuficiencia de este valor, es fiel reflejo de ello.

³⁹ A.H.P.Z. Estadísticas Industriales de la provincia de Zamora. Hacienda. Leg. 881

INDUSTRIAS	nº	%	INDUSTRIAS	nº	%
Industria lanera y estambrera	2	0,32	Fábricas de cola y Jabón	3	0,49
Industria cañamera y linera	86	13,92	Fábricas de vinos, licores y bebidas	34	5,50
Fabricas de fundición	2	0,32	Fabricas de bebidas gaseosas	7	1,13
Talleres mecánicos de carpintería	1	0,16	Otras fábricas	27	4,37
Talleres de construcción de maquinaria	3	0,49	Fábricas de harinas y sémolas	345	55,83
Fabricas de productos químicos	10	1,62	Fabricación de chocolate	19	3,07
Fabricación de curtidos	10	1,62	Fabricación de y refinación de aceites	2	0,32
Fabricas de porcelana, loza...	66	10,68	Empresas de aguas potables	1	0,16
Cuadro nº 4.- Tipología de la industria de la provincia de Zamora en 1906.					

Otro rasgo más puede asignarse a la industria zamorana del periodo, que contribuye, junto con los anteriormente señalados, a definir su carácter; y es que, aun tratándose de sectores muy arraigados en la vida y cultura provinciales, una parte de los establecimientos tienen una vida efímera, por lo que su número sufre grandes oscilaciones incluso en años consecutivos. Ello refuerza la hipótesis de que, salvo excepciones, son establecimientos muy poco capitalizados, de dimensiones familiares, y capaces por tanto de entrar en actividad con la misma facilidad con que salen de ella. 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 presente siglo 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 en 1918 tan sólo cuatro: la Sociedad *Antonio Rodríguez y Compañía* dedicada a la fabricación de jabón y con un capital 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 pesetas.⁴⁰ 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 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 consume⁴¹. 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.

Las tres décadas posteriores al final de la Guerra Civil vienen a consolidar de hecho la estructura económica heredada, al tiempo que se incrementa el diferencial de desarrollo con otras provincias españolas y se alimenta con ello las raíces de la emigración secular. En un documentado balance de situación hecho en 1971 por el Consejo Económico Sindical Provincial publicado con el título de *Estructura y perspectivas de desarrollo de la provincia de Zamora*, se confirma la baja actividad industrial de Zamora, salvo aquellas derivadas de la agricultura, pese a que *“...la provincia ocupa el quinto lugar de España en la producción de energía eléctrica.”* Por otra parte la en apariencia la más dinámica industria de alimentación, como casi la totalidad de la industria zamorana, carece de empresas modernas y de adecuadas dimensiones, por lo que no es de extrañar que *“...el mercado de los productos que ella elabora sea de ámbito exclusivamente provincial, a excepción de algunos productos muy*

⁴⁰ A.H.P.Z. *datos y relación de contribuyentes de la provincia por el concepto de industrial*. Sec. Hacienda Leg. 883.

⁴¹ VV.AA.- *Tiempo de reto y esperanza. Siglo XX*. Historia de Castilla y León. Valladolid 1986, pp. 85.

limitados y en muchos casos puramente local.”⁴². Un conjunto de reflexiones que todavía pueden ser más expresivas y contundentes, si consideramos el carácter poco riguroso de la clasificación de las empresas industriales, ya que, sólo a modo de ejemplo, en el año 1966 aparecían censadas en la provincia: 1032 industrias siderometalúrgicas -en realidad simples talleres-, 221 industrias del calzado -zapateros-, 466 fábricas de quesos -meras explotaciones familiares para autoconsumo-, 362 panaderías -obradores locales- y 154 empresas de albañilería.⁴³

La producción de energía eléctrica en la que tantas expectativas habían depositado algunos políticos y eruditos a principios del siglo XX, apenas deja empleo y riqueza a la provincia. Al comenzar la década de los años setenta existían 15 centrales hidráulicas -11 en 1989, con una potencia instalada de 1.119.114 Mw/h-, de las que sólo siete tenían alguna importancia, destacando obviamente las del Esla, Villalcampo y Castro, Rivadelago y Cernadilla. En conjunto daban ocupación a 447 personas, confirmado su escaso peso relativo en la economía provincial -ya que la mayor parte de la energía se exportaba- y una escasa incidencia en el mercado de trabajo, con la excepción de los años durante los que se construyen los embalses. Aunque su construcción es relativamente reciente, dado que apenas cuentan con medio siglo de existencia, los embalses constituyen sin duda el mejor -casi el único- conjunto del escaso patrimonio industrial en la provincia, toda vez que los numerosos molinos, al igual que las viejas explotaciones mineras o han desaparecido o se encuentran en gran parte arruinados.

No resulta extraño por ello que, la pérdida de población por emigración en la primera mitad del siglo XX, estimada en más de 86.000 habitantes, se acentúe llegando a ser especialmente aguda en el periodo 1951-1960 -46.122 emigrantes-, y en el decenio 1961-1970, ya que, sólo en él, el número de emigrantes fue de 66.769.⁴⁴ El fenómeno no es irrelevante, ya que viene a confirmar en lo fundamental la hipótesis de la que habíamos partido: la acentuada integración dependiente, la imposible transformación de la economía y sociedad provinciales, hunden sus raíces en la permanente desatención institucional, la tardía incorporación a las redes de transporte regionales y nacionales, la atonía de la sociedad local y la pérdida de alguna oportunidad histórica con la que contó, fugazmente, la provincia de Zamora en el siglo XIX.

⁴² Consejo Económico Sindical Provincial.- Estructura y perspectivas de desarrollo de la provincia de Zamora Zamora, 1971, pág. 177

⁴³ *ibid.* Id. pp.173

⁴⁴ VV.AA.- *Tiempo de reto y esperanza.* Op. cit. pp. 39.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ MARTÍNEZ, U.- *Historia general, civil y eclesiástica de la provincia de Zamora*. Ed. Revista de Derecho Privado, Madrid 1965, 396 pp.
- ALZOLA Y MINONDO, P.- *Las obras públicas en España. Estudio histórico*. Bilbao. Imprenta de la Casa de Misericordia, 1889, 579 pp.
- BALLESTEROS, R.- *Alma sayaguesa*. Zamora 1982 Segunda Ed. 193 pp.
- CABANES, F.J.- *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España, con un mapa itinerario de la península*. Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, año de 1830, 130 pp.
- CALDERÓN, B.- Zamora en el siglo XIX: una provincia marginal y marginada. En: 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.
- CALDERÓN, B.- *Los fundamentos de la marginación de la provincia de Zamora: de espacio atrasado a espacio explotado*. Diputación Provincial de Zamora. I.E.Z. Florián de Ocampo. Zamora 2001. Páginas, 289-367
- CALDERÓN, B., CABALLERO, P., DELGADO, J.M.- *la Población*. Tomo II de la Geografía de Castilla y León. Ámbito ed., Valladolid 1987, 139 pp.
- CALVO MADROÑO, I.- *Descripción Geográfica, Histórica y estadística de la provincia de Zamora*. Madrid, Librería General de Victoriano Suárez. 1914, 334 pp
- CAMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA.- *Zamora. 1941-1946*. Ed. J. González. Zamora 1946. 290 pp.
- CAMBO, F.A.- *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. Madrid 1918.
- CANGA ARGUELLES, J.- *Diccionario de Hacienda con aplicación a España*. Madrid, 2ª Ed. Imprenta de Marcelino Calero y Portocarrero, 1833. Tomo I.
- CASARES ALONSO, A.- *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Ed. Instituto de Desarrollo Económico, Madrid 1973. 495 pp.
- CODERCH, R.- "Los ferrocarriles secundarios y las carreteras" *Revista de Obras Públicas*, Madrid 30 de Marzo de 1889 (tomo 7º número 6º) y 15 de Abril de 1889 (Tomo 7º, número 7º)
- FULGOSIO, F.- *Crónica de la Provincia de Zamora*. Rubio ed, Madrid 1869, 80 pp.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J.- El ferrocarril Zamora-La Coruña. *Estudios Geográficos* nº 69. pp 519.
- GIMENEZ GUITED, F.- *Guía fabril e industrial de España*. Madrid, *Libr. Española*, 1862. 215 pp.
- 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.
- 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
- MANERO, F. - *La industria en Castilla y León*. Valladolid 1983, Cfr. pp.15
- NAYA PÉREZ, J.- Apuntes para una historia del ferrocarril Zamora-La Coruña. *Revista*. Instituto de Estudios Coruñeses. nº 22. 1986. pp. 207-252.
- OLMEDO, F.- *La provincia de Zamora. Guía geográfica, histórica y estadística de la misma*. Valladolid, Imprenta Castellana, 1905. 713 pp.
- PÉREZ MORENO, A.- Memoria sobre el estado y necesidad de la industria minera del distrito de Zamora durante el año 1859. *Revista Científica del Ministerio de Fomento* Madrid 1862, pp. 333-349.
- VV.AA.- *Tiempo de reto y esperanza. Siglo XX*. Historia de Castilla y León. Valladolid 1986, Vol XX, 198 pp.