

**NOS TRAERÁ EL PAN, EL TRABAJO Y LA RIQUEZA DE NUESTRAS ALDEAS
MOVILIZACIÓN SOCIAL, RESISTENCIA Y REPRESIÓN EN TORNO A
LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL EN GALICIA***

It will bring us bread, work, and the wealth of our villages
**Social mobilization and repression on the construction of the railroad
in Galicia**

JULIO PRADA RODRÍGUEZ

Universidad de Vigo

Recibido: 6/12/2013
Aceptado: 14/05/2014

Resumen:

La conexión ferroviaria de Galicia con la Meseta a través de la variante sur (línea Zamora-Ourense-A Coruña) fue aprobada en uno de esos momentos de aceleración histórica que cambiaría por completo la faz de los pueblos que atravesaba, no sólo desde el punto de vista paisajístico sino especialmente desde la óptica social. En este artículo se analiza el despertar del asociacionismo obrero en torno a la construcción del camino de hierro, las estrategias de captación y de movilización desarrolladas por los líderes y la resistencia al golpe de estado de julio de 1936 en las diferentes villas y aldeas que atravesaba. Finalmente, se analiza de modo sintético la represión implementada sobre los trabajadores de la vía férrea.

Palabras claves: Ferrocarril, sindicalismo, Segunda República, franquismo, represión.

Abstract:

The railroad Zamora-Ourense-A Coruña was begun in a historic moment that will radically change the life of the cities and villages spanning. These changes were especially intense from the social perspective as consequence of the leaders' action and working unions that helped to spread new ideas and values in local communities in which they acted. In this article there is analyzed the awakening of the worker associations concerning the construction of the railroad, the strategies of capture and of mobilization developed by the leaders and the resistance to the coup d'état of July, 1936. Finally, there is analyzed in a synthetic way the repression implemented against the workers of the railroad.

Keywords: Railroad, worker associations, Second Republic, Franco's regime, repression.

* Este artículo se inscribe en las líneas de investigación abiertas en el seno de los Proyectos Ref. HAR2010-15857 y 10SEC382035PR, de los que el autor es investigador principal.

1. El ferrocarril Zamora-Ourense-A Coruña: ¿rentabilidad económica u oportunismo político?

Es bien sabido que la nacionalización del territorio es una condición imprescindible en cualquier proceso de construcción política estatal y que aquélla no es posible si no existen una serie de condiciones económicas y de infraestructura que posibiliten, entre otras cosas, la integración del mercado interno, la incorporación al sistema mundial y la apropiación y control de espacios fronterizos. De hecho, la viabilidad del poder político central para extender su soberanía interna y nacionalizar su autoridad está estrechamente relacionada con el acceso a los recursos y la capacidad obtener los ingresos suficientes, pero también con las posibilidades materiales para lograr una presencia más efectiva en todo el territorio¹. Alemania es, tal vez, el mejor ejemplo de esta realidad y Georg Friedrich List el más preclaro visionario del papel que podía cumplir el ferrocarril en ámbitos tan dispares como la cultura, la defensa, el desarrollo económico y la elevación de los niveles de bienestar de las comunidades. Y, naturalmente, a la hora de promover el «espíritu de la nación» en cuanto permitía remover lo que él denominaba «espíritu filisteo» y los prejuicios provincianos que surgían del aislamiento².

Durante décadas, las investigaciones sobre el impacto de los ferrocarriles en diversos ámbitos y sectores estuvieron condicionadas por estas «visiones optimistas» heredadas del siglo XIX, asociando casi de forma mecánica desarrollo industrial y construcción ferroviaria. Los estudios del Nobel de Economía Robert William Fogel supusieron un cambio radical en esta perspectiva al cuestionar, mediante el desarrollo de nuevas técnicas econométricas, el mito de la trascendencia del ferrocarril en el desarrollo económico norteamericano³. En cambio, la historiografía española de los años setenta recibió del pasado un «legado de profundo pesimismo»⁴ que se refleja con nitidez en la obra de algunos de sus mejores conocedores⁵. El haberse adelantado a la demanda exigiendo una inversión excesiva e inadecuada —en especial entre 1855 y 1865—, la estructura radial de la red, incompatible con las necesidades de la economía española, el diferente ancho de vía, las facilidades arancelarias a la importación de material ferroviario del extranjero a costa del desarrollo siderúrgico español e incluso la posibilidad de que hubiera restado capitales a otras iniciativas industriales son algunas de las taras sobre las que polemizan

1 GARCÍA BUCHARD, E. (2010).

2 Sobre la adopción de sus propuestas en el marco del proceso de construcción del estado germano vid. NIPPERDEY, T. (1996): 165 y ss.

3 FOGEL, R. W. (1964).

4 HERRANZ LONCÁN, A. (2003): 39.

5 Vid. NADAL, J. (1975); TORTELLA, G. (1973, 1994, 1999).

estos especialistas. No obstante, existe coincidencia a la hora de subrayar la crítica situación en la que se vieron envueltas las compañías concesionarias como consecuencia de los pocos rendimientos de sus inversiones debido a la escasez del tráfico.

Inspirándose en la obra de Fogel y sus hipótesis contrafactuals, Antonio Gómez Mendoza llegaría a unas conclusiones diametralmente opuestas a las de G. Tortella y J. Nadal. En su opinión, la construcción del ferrocarril en España produjo un elevado ahorro social —que define como «el coste adicional de movilizar el tráfico ferroviario de un año determinado por los medios alternativos en el supuesto de que la red permanezca cerrada durante ese espacio de tiempo»— debido, en lo esencial, al alto coste unitario del transporte por carretera, la principal alternativa a los ferrocarriles⁶. A pesar de la aparente contradicción, lo ruinoso del negocio ferroviario para las compañías promotoras no resulta incompatible con la existencia de unos beneficios sociales elevados para los usuarios de los caminos de hierro y la generación de externalidades positivas para otros agentes distintos de las empresas y del público⁷. Todo ello, dicho sea de paso, al margen de la discusión de fondo acerca de la contradicción sobre los datos disponibles, las estimaciones de ahorro social de aquél —corregidas a la baja en la actualidad— y su utilidad como indicadores de la contribución del ferrocarril al crecimiento económico⁸.

Galicia, como es de sobra conocido, quedó al margen de la primera «fiebre constructiva» como consecuencia de un conjunto de factores que no siempre resulta fácil de jerarquizar. Entre ellos, y al margen de la dificultad del trazado, la falta de un sólido tejido industrial y la ausencia de grandes centros de producción y consumo atractivos para los capitales foráneos o la inexistencia de instituciones financieras autóctonas lo suficientemente dimensionadas para asumir los riesgos de unas inversiones como las exigidas. La propia estructura de clases imperante se ha señalado también como una rémora para iniciativas de este tipo en tanto en cuanto las clases dominantes, vinculadas a la percepción de rentas agrarias, no estarían interesadas en la modernización de la economía, mientras la burguesía autóctona, además de endeble, habría sido incapaz de articular una propuesta consensuada que superase los enfrentamientos localistas entre Vigo y la Coruña en aras del interés general. Y, finalmente, también se ha apuntado la ausencia de un compromiso político por parte del Estado que acelerase el final de las obras, por no hablar de la política de licitación y adjudicación de los distintos tramos a compañías carentes de la más mínima solvencia. Las reiteradas crisis financieras que tuvieron que

6 GÓMEZ MENDOZA, A. (1982, 1989a, 1989b); la cita en GÓMEZ MENDOZA, A. (1989a: 189).

7 HERRANZ LONCÁN, A. (2003): 42.

8 Vid. COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998); COMÍN, F. (1999): 257; TORTELLA, G. (1999): 250; HERRANZ LONCÁN, A. (2003): 59.

afrontar estas empresas degeneró en incontables demoras y paralizaciones, agravadas por la política seguida por sus consejos de administración, más interesados en maximizar sus beneficios que en rematar las obras, consistente en la venta de las concesiones a otras compañías y en la subcontratación de tramos.

Ahora bien, las tesis más recientes han planteado la hipótesis de que lo que se ha dado en llamar el «núcleo» de la red ferroviaria española, que recorría las áreas más ricas y pobladas, alcanzó un nivel de rendimientos que, sin llegar a cubrir el coste de oportunidad del capital y la amortización de los activos, eran incluso más elevados que los estándares europeos del momento. Serían las líneas construidas a partir de 1873 las que hicieron caer drásticamente estos rendimientos al atravesar áreas rurales y poco pobladas, con lo cual el sistema ferroviario español hubiera sido más utilizado y hubiera generado una mayor rentabilidad con una red más pequeña que excluyera la mayor parte de las líneas que fueron inauguradas después de 1873⁹. De ello se deduce que fueron criterios diferentes a los económicos los que habrían inspirado su construcción, lo que obligaría a poner el acento en aspectos como la articulación política del territorio, la equidad territorial o la procura del bienestar y el desarrollo económico de las regiones más atrasadas. De este modo, el ferrocarril gallego del ochocientos, habría posibilitado nuestra integración en la red general a costa de sacrificar la máxima eficiencia económica en aras de la consecución de esos objetivos alternativos.

Si esto parece difícilmente refutable en los tramos abiertos entre 1873 y 1886 —en total 523,85 km de vías—, mucho más evidentes resultan las consideraciones políticas en el caso de la decisión de construir la línea Zamora-Ourense-A Coruña. En realidad, la idea de unir el puerto de Vigo y Madrid a través de Zamora no era en absoluto nueva, y de hecho volvería a retomarse una vez que la conexión entre ésta y Medina del Campo quedó expedita. La Comisión de Ingenieros instituida para el estudio de líneas de nueva creación expuso con meridiana claridad la inviabilidad económica de una línea que llegara a la ciudad olívica a través de las Portillas, desestimándola en 1864

«...porque, en su concepto, no tiene ahora razón de ser. Con una longitud de 323 kilómetros en los que hay que vencer dificultades enormísimas, atraviesa entre Zamora y Orense una comarca donde no se encuentra una sola población que supere las dos mil almas. Su interés está reducido, por tanto al acortamiento de la comunicación entre Madrid y Vigo, y este acortamiento, construido que sea el trozo de Zamora a Astorga, y modificado el empalme del ramal de Vigo en la línea de La Coruña, no llegará a 20 kilómetros, can-

9 HERRANZ LONCÁN, A. (2003): 54-57.

tividad insignificante que no merece la construcción de 323 kilómetros que quizá serán los más difíciles de España [...]»¹⁰.

La empresa quedó relegada al olvido, por lo que hubo que prolongar la línea Ourense-Vigo (inaugurada en 1881) hasta Monforte, donde enlazaba con la de Ponferrada-A Coruña (1883), para garantizar la conexión del sur de Galicia con la Meseta: nada menos que 836 km separaban entonces Madrid y Vigo, unos doscientos más que la carretera con la que tuvo que competir hasta 1958 y 135 km más de lo que debería ser la traza directa entre ambas ciudades¹¹. Entrado el nuevo siglo, desde el Ayuntamiento vigués se insistió en diferentes ocasiones en la necesidad de retomar la idea original. El plan de 1902 volvió a contemplarlo entre las obras a realizar, en 1912 fue aprobada por las Cortes la salida a concurso del tramo Zamora-Ourense, en 1919 llegó a anunciarse una subasta y el proyecto fue de nuevo aprobado por RO de 23 de febrero de 1922. Pero aún habría que esperar al 5 de marzo de 1926 para que el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción —más conocido como *Plan Guadalhorce* en alusión al título condal del por entonces ministro de Fomento Rafael Benjumea y Burín— lo incluyera entre las nuevas líneas, siendo adjudicado a la Compañía de FFCC de Medina a Zamora y Orense a Vigo (MZOV). Poco después, en septiembre de 1928, se formaría la *Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España*, de carácter mixto, con capital público y privado, que se hará cargo de todos los ferrocarriles gallegos a excepción de la línea A Coruña-Ponferrada, que continuará en manos de la *Compañía del Norte* hasta la creación de Renfe; MZOV no sería agregada hasta el 1 de enero de 1929. Los motivos que justificaron el rescate de estas líneas fueron los escasos beneficios, que no hacían rentable su explotación, a pesar de lo cual el interés público aconsejaba el mantenimiento del servicio, así como que el material no ofrecía las debidas condiciones de seguridad en la circulación¹².

Aquel primitivo proyecto Zamora-Orense fue ampliado a Santiago y A Coruña, dividiéndose su estudio técnico y ejecución en cuatro tramos, de los cuales el primero y el cuarto (Zamora-Puebla de Sanabria y Santiago-A Coruña) fueron subastados en marzo de 1927, y el segundo y el tercero (Puebla de Sanabria-Ourense y Ourense-Santiago) en enero de 1929. El ingeniero jefe de las obras era José Fernández-España Vigil, aunque fallecería poco después de iniciadas unas obras que estaba previsto se ejecutasen en cinco años. Las dificultades del trazado (fueron necesarios ochenta

10 Cit. *A rede ferroviária interior...* (2007): 22. En cambio, otros estudios hablaban de un acortamiento de la distancia entre Vigo y Madrid de 160 km y unas cinco horas menos de viaje (vid. *El Pueblo Gallego*, 20/03/1932).

11 FERNÁNDEZ DÍAZ, X. C. (2006): 24-25.

12 JUEZ GONZALO, E.P. (2000): 227.

y ocho túneles entre Puebla de Sanabria y Ourense, entre ellos el del Padornelo, el segundo más largo del ferrocarril en España con 5.949 metros, y otros sesenta y ocho entre Ourense y Santiago), la disminución del ritmo de los trabajos durante la Segunda República y su paralización durante la Guerra Civil y la escasez de medios técnicos prolongarían su definitiva conclusión hasta septiembre de 1958 con la inauguración del tramo O Carballiño-Santiago. Catorce meses antes, el 1 de julio de 1957, había sido inaugurado el tramo Puebla de Sanabria-Ourense-O Carballiño, abierto para el tráfico de mercancías desde el 14 de abril anterior.

2. El despertar del asociacionismo en torno a la paralización de las obras del ferrocarril

Cuando el 1º de mayo de 1929 se inauguró la nueva y flamante *Casa del Pueblo*, el movimiento obrero ourensano se encontraba todavía en un estado bastante embrionario y limitado en su desarrollo prácticamente a la capital provincial. Con todo, los progresos eran evidentes desde aquella primera visita cursada por Pablo Iglesias en 1899, que sirvió de estímulo a los socialistas locales para desarrollar una intensa actividad que no tardaría en dar sus frutos. De este modo, de las seis sociedades existentes en el cambio de siglo se pasó a veintitrés dos décadas más tarde, a lo que no fue ajeno la intensa labor desarrollada por líderes locales como Manuel Suárez Castro, Secundino Couto Solla, José Verdes Montenegro, Bricio Serantes, Segundo Garrido, Antonio Álvarez y Manuel Castro Deza. La mayoría de las protestas que se sucedieron a lo largo de aquellos años tuvieron su origen en reivindicaciones de tipo laboral: incremento de salarios, despidos, jornada de ocho horas, cierre dominical, etc. Pero en otras se detecta con facilidad un nítido componente político: amnistía para los represaliados en diferentes sucesos, protestas contra la guerra de Marruecos, rechazo de la actuación de las fuerzas del orden en los sucesos de Oseira, defensa de las escuelas laicas, oposición a la política de la Diputación, huelgas generales de diciembre 1916 y agosto de 1917, etc.

Los inicios de los trabajos en diferentes tramos atravesados por el camino de hierro y la propia agitación política y sindical que se registra tras la dimisión del general Miguel Primo de Rivera van a mudar sustancialmente este panorama. A lo largo de 1930 detectamos ya la formación de las primeras sociedades de resistencia formadas por obreros del ferrocarril en diversas localidades de la provincia de Ourense, caso de Baños de Molgas, Ousende (Paderne de Allariz), Listanco (Punxín), Quintela (Canedo, actualmente integrado en el municipio de Ourense), Parada (Amoeiro), etc. Conforme a la tradición anterior, y al igual que sucede en

los tramos que atraviesan Pontevedra y A Coruña, las reivindicaciones políticas brillan por su ausencia: jornada laboral de ocho horas en lugar de las diez que soportaban los trabajadores e incremento de salarios —los jornaleros cobraban entre cuatro y cinco pesetas, claramente por debajo de lo que percibían sus homólogos de la capital, aunque el salario medio un año más tarde alcanzaba las siete pesetas— son las peticiones que se repiten en los diarios que dan cuenta de estas incipientes protestas.

Muy pronto, sin embargo, las demandas salariales dejarían paso a una creciente incertidumbre sobre la continuidad misma de las obras. Y es que las esperanzas iniciales no tardaron en devenir en incertidumbre y desconfianza una vez que comenzaron a dejarse sentir los efectos de la Gran Depresión coincidiendo con la proclamación de la Segunda República. Con ella desapareció la *Caja Ferroviaria*, lo que obligó a los Ministerios de Fomento y Hacienda a un tira y afloja constante cada vez que era preciso habilitar nuevas partidas para los tramos en marcha o por comenzar. Los primeros rumores sembraron la natural inquietud ya en 1930, cuando se habló incluso de la modificación del proyecto inicial para su transformación en vía estrecha, de más reducido coste. El Gobierno Provisional de la República no tardó en anunciar que era necesario adoptar medidas radicales que cercenasen de raíz aquellos gastos que no tuvieran la consideración de indispensables. En pleno debate sobre el anteproyecto de Estatuto y con el trasfondo de la inminente convocatoria a Cortes Constituyentes, la noticia de una eventual paralización de las obras inundó los medios de prensa de la época.

Son bien conocidas las razones que llevaron a Indalecio Prieto, primero desde Hacienda y después, a partir de diciembre de 1931, desde Fomento, a impulsar el *parón ferroviario* como parte de la política de control del gasto en este capítulo. La situación de las Compañías era por entonces muy delicada debido a la considerable caída de los ingresos, al incremento del déficit que venían soportando y a las fuertes bajadas en las cotizaciones de sus valores en Bolsa. Al mismo tiempo, el dirigente socialista no estaba dispuesto a continuar realizando aportaciones públicas para que aquéllas las destinaran a satisfacer las reivindicaciones salariales de los ferroviarios, considerando que los parados debían de ser el colectivo al que se prestara una mayor atención desde el Estado. Si a esto añadimos los coletazos de la coyuntura depresiva mundial iniciada en octubre de 1929, la fuga de capitales registrada tras el advenimiento del nuevo régimen, la situación del erario público heredada de la Dictadura y la disminución de la actividad económica con la consiguiente caída en la recaudación del Estado, se comprenderá su intervención en las Cortes del 5 de enero de 1932, en la que llegó a calificar de irrealizable el plan de ferrocarriles de la Dictadura, asegurando, tajante, que no se construiría un km

más de ferrocarriles¹³. Todavía en junio de ese mismo año respondería, desafiante, a los diputados de las regiones afectadas que le amenazaron con llevar el asunto a las Cortes ante la situación de miseria en que quedarían los entre 7.000 y 15.000 obreros empleados, según diversas fuentes, en los tramos en construcción, que «seguramente lo obtendrían [el apoyo] de la Cámara; pero a la hora de afrontar las pesetas para la construcción se convencerían de que el ferrocarril no era posible», y «que si él fuera el ministro de Hacienda no daría, desde luego, ni un céntimo para éste ni para ningún ferrocarril»¹⁴.

Probablemente en pocos asuntos como este se concitó tal unanimidad en la sociedad gallega, aunque no falten algunas quejas por la tibieza demostrada por diferentes organismos y sectores interesados¹⁵. Por todo el país se multiplicaron toda clase de comisiones y comités pro-ferrocarril que, las más veces por su cuenta y otras con mejor o peor coordinación, intentaron mantener viva la presión integrando en su seno a unos políticos por entonces más preocupados por asentar sus bases de poder en el ámbito local o en hallar un hueco en las candidaturas a las Constituyentes.

En lo que a esta contribución se refiere, interesa documentar, sobre todo, la actuación de las sociedades y sindicatos obreros vinculados a la construcción del camino de hierro. Durante aquella primavera sus ejes de acción fueron esencialmente dos: asegurar las mejoras laborales y el pago de salarios y presionar para evitar la tan anunciada paralización de las obras. Al primero de ellos ya hemos aludido en tanto en cuanto antecede ya al 14 de abril, por lo que no cabe insistir más que en el hecho de que no faltan las protestas relacionadas con el incumplimiento de las compañías, las más de las veces justificado en la ausencia de garantías por parte del

13 Sobre la gestión en Hacienda de Indalecio Prieto y su actuación con relación a la Caja Ferrovial vid. VELARDE FUENTES, J. (1983): 56,60 y, sobre todo VELARDE FUENTES, J. (1984): 252 y ss. En junio de 1931 el Consejo de Ministros ya había aprobado, a propuesta del entonces ministro de Fomento, Álvaro de Albornoz, una reducción de 13.200.000 ptas. para el ferrocarril Zamora-A Coruña, a la que habría que añadir las economías del ferrocarril de la costa entre Ferrol y Gijón: en total unos 16,6 millones de los 44 del conjunto del Estado (*El Pueblo Gallego*, 12, 13, 16 y 18/06/1931).

14 *ABC*, 29/06/1932.

15 Sin ir más lejos, *El Pueblo Gallego* se quejaba de la escasa energía con la que la «Asamblea pro Estatuto gallego» se había pronunciado al respecto, considerando que la autonomía era perfectamente compatible con las demandas de los auxilios económicos necesarios para tal empresa y que éstas en nada debían resultar dañosas para la normal marcha del nuevo régimen (07/06/1931); esta acusación provocó que el propio Alexandre Bóveda respondiese con un inicial artículo justificatorio en el que se mostraba comprensivo con una paralización temporal de las obras dadas las circunstancias del momento (*El Pueblo Gallego*, 11/06/1931). Dos días antes, el rotativo vigués volvía a comparar las activas gestiones de la Comisión popular de Carballiño con la «indiferencia casi absoluta hacia la cuestión en los organismos oficiales, Municipios y Diputaciones y en los partidos políticos de la Región» (*El Pueblo Gallego*, 09/06/1931).

Estado respecto a los pagos adeudados o bien por disconformidad con lo pactado por sus propios representantes. Así, por ejemplo, en junio de 1931, un centenar de obreros de la Sociedad de Donsión (Lalín) consiguieron paralizar los trabajos en todo el tramo en protesta por las bases pactadas por sus comisionados con el gobernador civil de Pontevedra y los representantes de la Compañía Gamboa y Domingo S. A.¹⁶.

Y en cuanto al segundo, tan pronto como se confirmó la intención del Gobierno de paralizar las obras, las sociedades obreras comenzaron a dar muestras de gran efervescencia. Con todo, los primeros en hacer ostensible su descontento fueron republicanos y galleguistas con ocasión de un acto de reafirmación en el que tomaron la palabra Eleuterio Gómez Salgado, Basilio Álvarez y Ramón Otero Pedrayo, que, secundados por los asistentes y un nutrido grupo de ourensanos que se les sumó, marcharon en manifestación de protesta hacia el Gobierno Civil¹⁷. Al mismo tiempo, esas comisiones y comités pro-ferrocarril, ya copados por alcaldes, diputados provinciales y demás «fuerzas vivas» convergieron sobre Madrid, donde se reunieron en el *Círculo de la Unión Mercantil* con la intención de encontrar una solución al problema. José Buján Casal llegó a proponer desde las páginas de *El Compostelano*, si fracasaban las gestiones de los comisionados, la dimisión de todas las autoridades de Galicia, un cierre general y paro obrero de 24 horas, la abstención de toda Galicia en las Constituyentes, solicitar que todos los gallegos que desempeñasen algún cargo por nombramiento del Gobierno presentasen la renuncia y boicotear los ferrocarriles de la *Compañía del Norte*. Y buena nota debieron de tomar de la propuesta las corporaciones municipales del partido judicial de O Carballiño, las primeras en presentar en bloque su dimisión y en anunciar el retraimiento electoral, siendo secundadas seguidamente por otras de la provincia y por el presidente de la corporación provincial y a la vez del Comité pro-ferrocarril, Luis Fábrega Coello a juzgar por un telegrama remitido por el gobernador civil al ministro de Fomento¹⁸.

De forma paralela, las sociedades y sindicatos organizan movilizaciones llevando a cientos de afiliados a las principales ciudades, como los alrededor de ochocientos trabajadores de los tramos comprendidos entre Silleda y Santiago que convergieron a mediados de junio sobre la capital compostelana. Y otro tanto hicieron los vecinos de Noya, la comarca del Ulla y Lalín, los de Ourense sobre el Gobierno Civil; los de Santiago, que llegaron a reclamar la proclamación del Estado Gallego —en Ourense, aprovechando una concentración de protesta, un grupo izó la

16 *El Pueblo Gallego*, 12 y 13/06/1931.

17 *El Pueblo Gallego*, 12 y 13/06/1931.

18 *El Pueblo Gallego*, 25 y 16/06/1931.

bandera gallega en el ayuntamiento en la madrugada del 25 de junio, declarando constituida, más que nada de forma simbólica, la «República Gallega»— y así un largo etcétera¹⁹. Un día más tarde, en la magna asamblea celebrada en la Alameda, el presidente del Centro Obrero leyó las conclusiones que habrían de constituir las «bases» para una actuación conjunta de Galicia ante el problema de la suspensión de las obras: además del retraimiento electoral y de la dimisión de todos los cargos representativos de ayuntamientos y diputaciones y de los gallegos que ocupasen cargos en el Gobierno, se amenazaba con la baja en todos los tributos del Estado y el boicot a cuantos representantes de aquél visitasen Galicia, además de solicitar el apoyo a los presidentes de las sociedades obreras de Galicia y Sanabria²⁰. El 27 de junio, víspera de la jornada electoral, se declaró el paro general en Ourense y fue asaltado el Gobierno Civil. Ese mismo día, el Gobierno anunciaba que, a pesar de la irreductible posición de Indalecio Prieto, se había encontrado una fórmula que permitiría la continuidad de las obras hasta tanto las Cortes no se pronunciaran definitivamente sobre la cuestión.

En realidad, apenas unos meses de tregua, transcurridos los cuales la amenaza definitiva de paralización de los tramos más costosos volvió a ponerse sobre la mesa. De hecho, en noviembre de 1931, las diferentes directivas de las sociedades y sindicatos afectos a UGT se reunieron la *Casa del Pueblo* ourensana para analizar el nuevo escenario. La única resolución práctica acordada fue dirigirse a la Comisión Ejecutiva del Sindicato, a la minoría parlamentaria socialista y a los ministros del PSOE a fin de que realizasen las gestiones necesarias para asegurar la continuidad de las obras²¹.

De nada sirvieron las gestiones de la *Casa del Pueblo* ni la presión ejercida por los diputados de las provincias afectadas ni los argumentos de los diferentes comités pro-ferrocarril: Prieto seguía mostrándose inflexible. Lo más interesante de esta nueva batalla, además del salto cualitativo en la acción colectiva de los diferentes agentes implicados a la que enseguida tendremos ocasión de referirnos, es que resulta inseparable en algunas localidades de la lucha desatada entre socialistas —hasta entonces absolutamente dominantes en las comarcas afectadas— y comunistas por el control de las sociedades obreras. Este es el caso de Ourense, donde el 26 de enero de 1932, en plena digestión de la nueva oleada de protestas anarcosindicalistas, aquélla anunció la convocatoria de una huelga para urgir la continuación de los trabajos en el camino de hierro tras ser derogado el plan de ferrocarriles de la Dictadura en sesión parlamentaria del 12 de enero. Que el llamamiento al

19 *El Pueblo Gallego*, 18, 19, 25 y 26/06/1931.

20 *El Pueblo Gallego*, 27/06/1931.

21 *La Zarpa*, 26/11/1931 y *La Lucha*, 28/11/1931.

paro resulta inseparable de la contienda por atraer a la «clase obrera» lo demuestra el hecho de que varios dirigentes ugetistas encabezados por el presidente y el secretario del Comité de la Federación de Sociedades Obreras (FSO), Luis Fernández y Luis Vázquez, no tardaron en manifestarse públicamente en contra de la misma. Los por entonces presidente y secretario de la *Casa del Pueblo*, los comunistas Manuel Docampo Pousa y Juan Ángel Nóvoa Nóvoa, se vieron obligados a responder que aquéllos carecían de cualquier representatividad y que su intención era asimilar la FSO a la UGT cuando la decisión se había tomado en una asamblea que reunía a trece de las diecisiete sociedades de la FSO²².

La convocatoria no debió tener el éxito esperado por los comunistas y los representantes cenetistas que la apoyaron, a juzgar por las diferentes réplicas y contraréplicas que se suceden en la prensa local. Los socialistas y las sociedades afectas a UGT eran partidarios de contemporizar a la espera que fructificasen las influencias movilizadas y, en caso de que éstas fracasasen, actuar coordinadamente con todas las provincias afectadas, conseguir el apoyo del poderoso comercio local e implicar a los poderes públicos en un paro general como en la primavera pasada. De hecho, en el mes de diciembre anterior, una comisión designada exclusivamente por trabajadores ourensanos, había aprobado unas conclusiones en las que, entre otras medidas, se acordaba que si la respuesta del Gobierno no resultaba satisfactoria se convocaría un paro general de toda la vida comercial e industrial por tiempo indefinido en todas las provincias afectadas, por lo que una movilización como la descrita parecía extemporánea.

En este sentido, el 30 de enero de 1932, una nueva «magna asamblea» reunida en el ayuntamiento de Santiago no aportó grandes novedades respecto a las anteriores en cuanto a demandas y estrategias, como no fuera confiar la solución a las gestiones de los parlamentarios gallegos. El 17 de marzo se conoció por la prensa que Luis Fábrega Coello, presidente de la Comisión Parlamentaria y del comité pro-ferrocarril de Ourense, encargado en la citada Asamblea de asumir la dirección del asunto, daba por fracasadas totalmente las gestiones de los parlamentarios. Casi al mismo tiempo, Prieto leía en las Cortes su nuevo proyecto de ley sobre construcciones ferroviarias, que en la práctica suponía la completa paralización de las obras²³.

Mientras tanto, las sociedades obreras ourensanas actuaban por su cuenta sin descuidar sus propuestas en el seno del comité pro-ferrocarril. El 12 de febrero, un representante de la FSO obrera se entrevistó con la poderosa Confederación Regional Galaica coruñesa obteniendo su apoyo ante una eventual huelga que paralizase

22 *Galicia*, 23 y 31/01/1932; *La Zarpa*, 23 y 31/01/1932; *La Región*, 26/01/1932.

23 *El Pueblo Gallego*, 17y 18/02/1932.

la vida agrícola e industrial. A lo largo de ese mes y del siguiente, varias comisiones obreras recorrieron diferentes puntos de Galicia y Zamora sondeando el estado de opinión ante la eventualidad de la convocatoria de un paro general indefinido. La fecha de este último quedó fijada para el lunes día 21 de marzo en contra de la opinión del comité pro-ferrocarril, que dos días antes hizo saber que entendía que todavía no era el momento oportuno para realizar el movimiento proyectado, aunque finalmente propuso la idea de un paro limitado a 28 o 48 horas, que fue rechazada por la *Casa del Pueblo*²⁴. A las ocho de la mañana dio comienzo la huelga indefinida, que, debido a la presión popular, finalmente recibió el apoyo del comité pro-ferrocarril, resignando asimismo sus puestos todos aquéllos que ocupaban cargos oficiales. La renuncia, sin embargo, fue rechazada por el gobernador civil, aunque los dimisionarios persistieron en su actitud.

Los ayuntamientos de Carballiño, Ribadavia y A Gudiña fueron los primeros en dimitir en pleno; más adelante se sumarían numerosas corporaciones de toda Galicia, entre ellas las de Santiago, Pontevedra, Vigo y Vilagarcía. En la tarde del martes, el gobernador, Vicente Varela Radio, advirtió a las sociedades obreras que no permitiría que la huelga se prolongase más allá de esa jornada; al negarse éstas a retirar la convocatoria y exigirle su dimisión, ordenó que las fuerzas de la Guardia Civil a caballo cargasen contra los manifestantes que portaban carteles en contra de Casares Quiroga e Indalecio Prieto. Poco después, en la Plaza Mayor, cuando los huelguistas intentaban asaltar la armería de Leonardo Pascual, un disparo de fusil hirió de muerte al joven estudiante Genaro Ortiz Neira, que fallecería días después. Otras doce personas resultaron lesionadas por disparos o sablazos de la fuerza pública y de los manifestantes en diferentes altercados, mientras el Gobierno enviaba un refuerzo de 150 guardias civiles para intentar mantener el orden y aviones procedentes del aeródromo de León sobrevolaban la capital ourensana. En Vilar de Barrio fue asaltada la casa consistorial por los *carrilanos*, debiendo intervenir fuerzas desplazadas desde Ourense para restaurar la tranquilidad pública. Las sociedades obreras de las principales ciudades y villas gallegas —con excepción de A Coruña— también se sumaron al movimiento de protesta, mientras seis mil ourensanos acompañaban al cadáver del joven muerto y se sucedían las detenciones de dirigentes obreros y los cortes de vías y postes de comunicaciones.

El gobierno, finalmente, hubo de claudicar. El 26 de marzo, la prensa anunció una nueva solución transitoria de la Comisión parlamentaria de presupuestos que aseguraba la continuidad de los trabajos hasta junio mediante la consignación de un crédito de veinte millones de pesetas. Los trabajos continuarían, aunque a un ritmo menor del precedente, y todavía dos años más tarde una comisión minis-

24 *El Pueblo Gallego*, 13/02/1932, 19 y 22/03/1932.

terial recorrió la provincia y reafirmó su compromiso con la línea. Las obras se retomarían de nuevo y en mayo de 1936 se aprobó otro crédito extraordinario de cinco millones para garantizar su continuidad, pero el estallido de la guerra civil y las difíciles condiciones de posguerra los paralizarían largos años según hemos tenido ya ocasión de comentar.

3. La lucha por el trabajo

Hasta este momento nos hemos centrado en los aspectos más «visibles» de la movilización obrera en torno al ferrocarril. En cambio, no hemos entrado en la dimensión *micro* que permite analizar la gestación de una sociedad o sindicato obrero vinculado a su construcción, las expectativas con las que se crea, los líderes que lo impulsan y su actuación directa en su ámbito geográfico de influencia. Lo primero que conviene conocer es la diferente naturaleza de los obreros que tomaron parte en las obras del camino del hierro. El grupo más estable y «concienciado» lo componían los *carrilanos*, algunos de ellos auténticos «especialistas» que se desplazaban de un lugar a otro a medida que el tendido iba avanzando. A su lado, la masa de jornaleros de procedencia rural que, por lo general, se incorporaban a las obras a medida que alcanzaban sus ayuntamientos de residencia y compaginaban el trabajo en la vía con las labores agrícolas. *El Pueblo Gallego*, como vimos la publicación de ámbito regional que más se implicó en la defensa del ferrocarril, describía de forma bastante aproximada esta dualidad cuando afirmaba que

«El obrero en ferrocarriles es, en su gran mayoría, obrero especializado, calificado. Mineros, labrantes, mamposteros, entibadores de túneles, mecánicos, carpinteros, escombreros de túnel y peones de perforación neumática; gente, en fin, que desconoce las faenas del campo y que, habituada y “necesitada” de un trabajo constante y fijo, mal podrá avenirse a una labor accidental e intermitente. Por otro lado (...) es “generosamente” equivocada la creencia de que las faenas campesinas —aquí donde todos son más o menos propietarios y trabajan en familia sus “leiras”— hayan de absorber una parte, digna de tenerse en cuenta, de la masa de obreros que van a quedar parados en ambos ferrocarriles. Hemos de añadir que (...) el empleo de los labradores de las zonas por que (sic) atraviesan los ferrocarriles gallegos en los trabajos de la vía queda reducido a la ocupación de “peones” en la excavación de tierras a cielo abierto y al transporte de materiales. Los restantes obreros, gallegos también en su casi totalidad, proceden de zonas alejadas de las líneas que se constru-

yen, capataces, mineros y entibadores de la provincia de Lugo y del Sur de la de Orense, y carpinteros, canteros y similares de la de Pontevedra»²⁵.

Y aún añadiría que los obreros en paro forzoso «es ingenuo creer que se quedarían en el campo, porque Galicia mantiene pocos obreros agrícolas como no sean a su vez pequeños propietarios; el asalariado del campo no puede vivir en nuestra región a causa de la división de la propiedad (...). Esos obreros caerían inexorablemente sobre las ciudades y el conflicto en éstas sería pavoroso para las autoridades y para la economía local»²⁶.

Esto explica que las sociedades y sindicatos rechazasen mayoritariamente el subsidio a los parados —se hablaba de unas tres pesetas diarias— que proponía Indalecio Prieto, a pesar de que su cuantía podía resultar muy interesante para esos «peones» vinculados a la tierra pero que en nada resolvía la situación de los obreros especializados. Los de la comarca del Ulla, por ejemplo, llegaron a hacer entrega de un escrito al alcalde de Santiago en el que, entre otras cosas, se señalaba que la suspensión de las obras había dejado sin trabajo a 12.000 obreros «y éstos no admiten el subsidio, que es humillante, y fomenta la vagancia, sino que quieren ganarse el pan con su trabajo, trabajo que es fecundo para la región y, por ende, para la Patria»²⁷.

Establecida esta diferencia, a nadie sorprenderá que los *carrilanos* se convirtiesen en uno de los grupos sociales más activos —quizá sólo por detrás de los *retornados americanos*— a la hora de hacer llegar a las aldeas por las que pasaban las *ideas avanzadas* que invaden el rural desde los estertores de la dictadura de Primo de Rivera. Tampoco que los sectores conservadores los responsabilizasen de ser los principales «envenenadores de la conciencia de las masas labriegas». Una imagen que no se aleja del todo de la realidad, si la despojamos, como es obvio, de sus connotaciones clasistas y dejamos de ver en sus agentes a emponzoñadores de la razón y los contemplamos como agentes principalísimos de la movilización. Y también, si no caemos en el error de hacer de ellos *empresarios políticos* vinculados en exclusiva a partidos o sindicatos de significación izquierdista, olvidando cuántos se prestaron, por iniciativa propia o las más de las veces a sueldo de contratistas de los diferentes tramos, a impulsar sociedades de naturaleza más o menos *amarilla* o, incluso, a inspirar la creación de secciones locales vinculadas a las Juventudes de Acción Popular (JAP) o a Falange en los conflictivos tiempos del Frente Popular.

25 *El Pueblo Gallego*, 16/06/1931.

26 *El Pueblo Gallego*, 20/06/1931.

27 *El Pueblo Gallego*, 19/06/1931.

Acudamos ahora a uno de esos espacios *micro* que nos permitan desvelar la complejidad de estos multiformes contextos. El ayuntamiento de Amoeiro fue zona propicia para la movilización agraria acaudillada por Basilio Álvarez desde finales de la primera década del pasado siglo XX. En tales luchas se forjó Castor Sánchez Martínez, un cantero que acabaría emigrando a Francia para retornar tiempo después a su Parada natal y timonear la conversión de las antiguas sociedades agrarias en sindicatos de campesinos y oficios varios más acordes a la realidad política y social de los nuevos tiempos. En 1927 consigue vincularlos a UGT a la vez que comienzan sus colaboraciones en *La Zarpa* y *La República*, donde da muestras de una profunda preocupación por las condiciones de trabajo de los obreros del ferrocarril. Afiliado al PSOE desde tres lustros atrás, pactó con uno de los principales dominadores de la vida política local, Antonio Miranda, su entrada en la corporación acompañado de otros dos compañeros en las elecciones del 12 de abril de 1931. El cambio de régimen y la consiguiente repetición de los comicios, permitió su elección como alcalde al frente de un conglomerado dominado por republicanos y socialistas.

La alcaldía, su relativa prudencia inicial, el control que ejerce de la sociedad de Parada y su condición de pequeño intermediario en la contratación de caminos —y, por consiguiente, de oferente de empleos— le permite incrementar considerablemente sus bases de poder durante el primer bienio. A costa, eso sí, de enajenarse el apoyo de los sectores más izquierdistas, encabezados por el concejal y futuro diputado provincial comunista Francisco Dopazo Rodríguez, y de ganarse la enemistad de los conservadores.

La lucha por el trabajo en los tramos del ferrocarril y en las obras de construcción de caminos impulsadas desde el municipio está en el trasfondo de buena parte de estos enfrentamientos, por lo que conviene documentar cuáles eran las bases por las que se regía aquél. Ciertos elementos pretendían hacer valer un acuerdo tácito entre las sociedades y los vecinos que hacía extensiva la *Ley de Términos Municipales* a nivel parroquial, de suerte que cuando las obras públicas se desarrollaban dentro de los límites de una parroquia entraban a trabajar los vecinos de ésta y salían los de la anterior. Naturalmente esto favorecía la multiplicación de sociedades, que eran las encargadas de gestionar el reparto del trabajo excepto entre los *carrilanos* a los que ya nos hemos referido. La sindicación era, en la práctica, obligatoria debido a los mecanismos de presión empleados por los líderes de estas sociedades contra los obreros que se resistían al encuadramiento y contra los patronos que los contrataban.

A pesar de estas fórmulas de gestión del trabajo, lo cierto es que éste resultaba un bien escaso al superar ampliamente la demanda a la oferta disponible. De hecho, las fuentes permiten colegir que una práctica muy frecuente —en particular

en el ferrocarril— era que cada obrero trabajara en las obras un número determinado de días por la semana o, más frecuentemente, una serie de jornadas consecutivas para luego dar paso a otro vecino. Esta práctica multiplicaba la capacidad de influencia de estos líderes obreros y campesinos sobre sus vecinos con relación al número de empleos reales que podían gestionar gracias a los importantes niveles de rotación. Por eso se entenderá fácilmente la importancia creciente que van a adquirir para los sectores izquierdistas a la hora de asaltar o, en su caso, conservar el poder local. Y también el florecimiento de estas sociedades y sindicatos, que siguen empleando la parroquia como marco geográfico de referencia. En el caso que nos ocupa, además de la vinculada al alcalde y a UGT, los sectores conservadores —clero local y contratistas incluidos— alentaron la creación de otra que afiliaron a *Acción Popular Agraria*, la formación matriz de la CEDA en la provincia, en la misma parroquia de Parada. Y en la rayana de Amoeiro, otro tanto hicieron los comunistas con el Sindicato de Oficios Varios, que incluso consiguió reclutar a vecinos de la anterior que no habían conseguido encontrar empleo por mediación del alcalde.

El 23 de agosto de 1934, afiliados de ambas sociedades se enfrentaron en una auténtica batalla campal cuando los de Santa María de Amoeiro exigieron sustituir a los de Parada en las obras de una carretera que había traspasado los límites de su parroquia. La mayoría ya habían sido excluidos de los trabajos en el camino de hierro. La Guardia Civil practicó numerosas detenciones, muchos de los participantes fueron encausados por los tribunales de guerra o por la jurisdicción ordinaria y el gobernador civil, perteneciente al Partido Radical, aprovechó la coyuntura para destituir al alcalde y decretar su destierro a la vez que disponía la clausura de las sociedades obreras de signo izquierdista.

La relativa unidad de acción lograda durante las huelgas del ferrocarril entre los diferentes sectores obreros allanó el camino para la colaboración entre socialistas y comunistas con ocasión del movimiento revolucionario de octubre de 1934. En la capital ourensana y en algunas de las principales villas de la provincia, la intentona no fue más allá de simples paros de solidaridad con los mineros asturianos, pero también se produjeron cortes en telégrafos y teléfonos y en algunas carreteras y puntos de la vía férrea. Hubo, sin embargo, contadas zonas en las que los sucesos adquirieron marcados tintes insurreccionales, como ocurrió en determinadas zonas del partido judicial de Allariz²⁸. Como en tantos otros ayuntamientos, todo comenzó con diferentes actos de sabotaje que culminaron con la detención de varios dirigentes y afiliados de sindicatos y sociedades de agricultores y oficios varios. Poco después, las pesquisas se extendieron a residentes en el municipio de Paderne, de fuerte presencia socialista, una vez que de los interrogatorios parecía despren-

28 Este proceso puede seguirse con más detalle en Prada Rodríguez, J. (2004a).

derse que las órdenes procedían de la Sociedad de Oficios Varios de Ousende, una de las más radicales de la provincia por la fuerte penetración de elementos socialistas y comunistas. Ésta, al igual que la Sociedad de Outeiro de Laxe (Allariz), gestionaba buena parte de la oferta de trabajo en las obras del ferrocarril de estos tramos. Sus dirigentes, que llegaron a recorrer la vía férrea hasta Vilar de Barrio —el principal núcleo de concentración de obreros de los tramos centrales del ferrocarril— haciendo llamamientos en favor de la insurrección obrera y campesina, fueron los principales impulsores de una recluta que consiguió reunir en torno a tres centenares de hombres en el Monte da Torre. Posiblemente convencidos en un principio del triunfo del movimiento en la capital, habrían pretendido hacerlos converger sobre Ourense para reforzar la huelga insurreccional, pero limitada ésta a un paro en los diferentes oficios y sectores de producción se decidió utilizarlos para un acto de fuerza que les permitiese incrementar su influencia en algunos ayuntamientos de la comarca, caso de Allariz, donde un nutrido grupo se concentró para exigir la reposición de unos concejales izquierdistas destituidos tiempo atrás.

La maniobra fracasó por la pronta y eficaz actuación de la Guardia Civil y por los escasos resultados obtenidos en algunas parroquias próximas, donde se esperaba que los dirigentes de las sociedades serían capaces de concentrar a numerosos afiliados en similares demostraciones que obligarían a las fuerzas del orden a distribuirse en varios frentes. Descartado este peligro, los guardias, reforzados con efectivos procedentes de otros puestos próximos, pusieron rápidamente en fuga a los concentrados practicando numerosas detenciones e incautándose de una bandera roja que abandonaron en su precipitada huida.

También fracasó en la comarca de Verín y en los tramos orientales de las obras del ferrocarril, donde ni siquiera adquirió los tintes insurreccionales de la zona anterior, posiblemente por encontrarse detenidos gubernativamente o a la espera de juicio algunos de sus más destacados dirigentes, acusados de un delito de sedición común por la activa propaganda realizada entre los trabajadores del camino de hierro en las semanas anteriores. A pesar de ello, desde la cárcel, dirigentes de significación ácrata como José Losada Dalama consiguieron transmitir instrucciones a varios correligionarios para que intentasen paralizarlos y organizaran una manifestación de protesta por las detenciones que debería converger sobre Verín. Al día siguiente se desarrolló una intensa actividad en las aldeas de Correchoso, Toro, Cerdedelo, Campobeceros y Portocamba, pero la rápida intervención de la Guardia Civil frustró la maniobra capturando a varios propagandistas y obligando a ocultarse al resto, a la vez que varios números prestaban servicio de protección en los tajos.

Los detenidos fueron procesados a instancias de la Comandancia Militar de Ourense por un delito de rebelión, estimando el instructor que su pretensión era la

de «excitar y coaccionar a los capataces y obreros que trabajaban en cuatro trozos de las obras del ferrocarril, con objeto de provocar el paro y adherirles a la huelga general, proponiéndose seguidamente reunir los obreros para que viniesen a Verín con objeto de hacer una protesta contra la autoridad gubernativa». De hecho, una carta incautada por las autoridades a uno de los detenidos se refería a las hojas que Losada había hecho circular desde la cárcel dando cuenta de la «*declaración de huelga revolucionaria en toda España* y solicitando que los obreros se sumasen a ella y binieran (sic) a Verín en protesta de los aquí detenidos»²⁹.

En la comarca de As Frieiras, el Sindicato de Oficios Varios de A Gudiña, dominado casi a medias por cenetistas y socialistas, desarrolló una intensa propaganda entre afiliados y trabajadores que para paralizar las obras, sin que en los primeros momentos se registrasen sucesos de consideración. Con todo, fue dinamitado un compresor propiedad de la constructora de Francisco Cachafeiro y se produjo un atentado contra la línea telefónica. Mientras, no muy lejos, en el túnel de Vilariño, se reunieron alrededor de doscientos obreros del ferrocarril para intentar paralizar nuevamente las obras; diecinueve de los considerados dirigentes de la protesta fueron detenidos por las autoridades.

Otro tanto ocurrió en los partidos judiciales de Valdeorras o en los lucenses de Monforte y Quiroga, atravesados por la línea férrea, y donde existían importantes concentraciones de trabajadores ferroviarios que ocasionaron no pocos problemas a las fuerzas de seguridad a la hora de restablecer el orden público.

La victoria de las izquierdas tras las elecciones del Frente Popular da paso a una etapa de intensa movilización sociopolítica que se ve favorecida por dos elementos esenciales. En primer lugar, porque los diferentes sindicatos y sociedades consiguen dar pasos sustanciales en su vieja aspiración de controlar la oferta de trabajo en obras públicas, donde la sindicación se convierte en un requisito prácticamente ineludible para obtener un jornal. Incluso, las presiones a propietarios agrícolas con capacidad para suministrar jornales en comarcas que demandan mano de obra siquiera con carácter estacional se multiplican de forma exponencial para conseguir que sólo se contraten a trabajadores afectos. Esto explica el inusitado florecimiento de toda clase de sociedades durante los meses que preceden al golpe de Estado, lo que a su vez las convierte en privilegiados interlocutores ante las diferentes autoridades a la hora de canalizar sus demandas y de poner en juego todo su potencial de negociación.

En segundo lugar, como consecuencia de los cambios operados en el poder local en toda la geografía gallega. A la espera de unas elecciones que, aunque convocadas, nunca llegaron a celebrarse como consecuencia de la situación política del

29 Archivo Intermedio Militar Noroeste (AIMN), causa 232/1934, fol. 27a y ss. y 133v.

momento, los nuevos gobernadores civiles de las cuatro provincias gallegas, todos ellos pertenecientes a la izquierda burguesa, nombraron de forma masiva nuevas gestoras municipales acordes con los nuevos equilibrios del poder central. Si bien la inmensa mayoría estaban en manos de hombres vinculados a Izquierda Republicana poco proclives a todo cuanto sonase a movilización de masas, allí donde las sociedades obreras y campesinas constituían una fuerza a tener en cuenta sus dirigentes también fueron llamados a integrarse en las mismas como concejales. Los enfrentamientos que se produjeron en su seno en tan corto espacio de tiempo reflejan hasta qué punto no pocos alcaldes se convirtieron en auténticos rehenes de aquéllas a la hora de desarrollar su gestión e intentar mantener el orden público. Lo cual, dicho sea de paso, retroalimentaba su capacidad de influencia y atracción de esos «peones» a los que se refería *El Pueblo Gallego*.

Un buen ejemplo de ello lo encontramos en el seguimiento masivo de las huelgas declaradas durante la primavera de 1936, tanto de aquéllas que tenían por objeto la obtención de mejoras laborales y salariales como las convocadas en protesta por los asesinatos perpetrados por pistoleros falangistas en los meses de mayo y junio. Por centrarnos en las primeras, limitadas a la circunscripción ourensana, cabe decir que en una parte de los tramos en los que se declaró la huelga no se registraron incidentes de gravedad y los obreros volvieron al trabajo después de conseguidos algunos avances con la mediación de las autoridades locales, como aconteció, por ejemplo, en el caso de Amoeiro. Por el contrario, la violencia hizo su aparición incluso en zonas de tradicional influencia caciquil, predominio político conservador y aparentemente alejadas de otras de mayor conflictividad. El secretario del Sindicato de Parada de Labiote (Irixo) defendió que para doblegar al contratista del tramo era preciso dinamitar el puente de San Tirso de Reádigos, cosa que se llevaría a cabo en la madrugada del 15 de junio, destrozando además un compresor y ocasionando cuantiosos daños. Los obreros no se reincorporaron al trabajo hasta siete días después del incidente.

En aldeas y ayuntamientos de fuerte presencia izquierdista los actos violentos también fueron frecuentes. En el mes de mayo, en el tramo de Seixalbo, un núcleo de fuerte presencia socialista situado en los arrabaldes de la capital, que también contaba con algunos obreros falangistas protegidos por el contratista Sr. Marroquin, los huelguistas dinamitaron una apisonadora para conseguir que se aceptaran sus reivindicaciones: implantación efectiva de las cuarenta horas semanales, pagos semanales en lugar de quincenales, incremento de salario y redistribución de los obreros en las obras para que quedaran lo más cerca posible de sus domicilios. Sus correligionarios de Rairo expulsaron a todos los capataces y los obreros organizaron por su cuenta los trabajos, mientras era dinamitada una trituradora propiedad de aquél.

En tierras de A Gudiña y A Mezquita, la zona de mayor concentración de trabajadores del camino de hierro, hubo un intento frustrado de dinamitar el puente de la Canda este mismo mes de mayo, produciéndose además varios choques con la Guardia Civil. El día 10 de junio, como respuesta a la detención de varios dirigentes de los sindicatos de oficios varios de los tamos de A Gudiña-Campobeceros, se declaró la huelga general, reuniéndose varios cientos de obreros procedentes de A Gudiña, Vilardevós, Soutochao, Laza y Campobeceros. En algunas camionetas que prestaban servicio en las obras, varios grupos avanzaron hacia Verín en una demostración que tenía por objeto presionar para que fueran puestos en libertad los detenidos que aún permanecían en la cárcel del partido. El grupo más numeroso, formado por unos cuatrocientos obreros, giró en redondo cuando el capitán Juan Ros Hernández, al frente de unos veinte guardas civiles, les aseguró que los directivos habían sido puestos en libertad; solo grupos aislados procedentes de Soutochao penetraron en la villa causando la alarma de la población. Según el informe de la Guardia Civil, se vivieron instantes de peligro,

«...que se agudizó en los momentos en que se cortó la luz, que era una señal convenida para empezar el asalto a las casas (...) Ante este acto de sabotaje (sic), fué (sic) rápidamente (sic) avisado el Señor Gobernador Civil (...) [que] designó como Delegado suyo a (...) Víctor Rico (...), el que se entrevistó enseguida con los de la Casa del Pueblo y acordó por indicación de ésta la retirada de toda la fuerza que se encontraba de servicio (...) [quedando] dueños de la situación en la calle los elementos agitadores (...) [que] despidieron a grupos que en forma aislada habían podido penetrar por la tarde dando gritos subversivos y vivas al comunismo libertario a la U.H.P. y otras frases soeces y mueras a personas ante cuyas actitudes el vecindario se encuentra temeroso de salir de sus casas, especialmente las señoras, temerosas de ser objeto de alguna irrespetuosidad, estando todos en general bajo una tensión de nerviosismo (...)»³⁰.

Aunque los ánimos parecieron calmarse en las jornadas siguientes, el 20 de junio dio comienzo otro paro que se mantendría durante más de dos semanas en medio de un nuevo rosario de incidentes que incluyó el corte de cables de la conducción eléctrica y telefónica y un pequeño tiroteo con los guardias del puesto de O Pereiro (A Mezquita).

Estos tramos resultan especialmente interesantes para documentar la expansión de sociedades y sindicatos vinculados al ferrocarril desde finales de 1935. En la mayoría de los casos se trata de sindicatos afectos a CNT, aunque algunos cuentan

30 AIMN, causa 1.387/1937, fols. 36-37.

con un importante número de afiliados comunistas, como ocurría, por ejemplo, con el sindicato de Oficios Varios de Campobecerros, cuyo secretario era Francisco Gayoso Frías. Fueron, precisamente, *carrilanos* venidos en su mayoría de la provincia de Pontevedra los principales impulsores de estas sociedades, aunque también líderes endógenos tuvieron un destacado protagonismo. Retornados americanos como Rodolfo Augusto Rodríguez (Toro-Laza), figuran entre los cofundadores de un sindicato cenetista organizado en la capital municipal poco tiempo después de proclamada la República y que tuvo un gran predicamento entre los trabajadores de la vía férrea. En otros casos, sus impulsores nada tienen que ver con ésta, como el oficial de Telégrafos Mariano Tejada González, destinado varios meses en A Gudiña, o el secretario municipal Clemente Vidal Fernández. Y, por fin, en A Mezquita el sindicato anarquista aparece íntimamente vinculado al asentamiento de hombres procedentes de tierras valdeorresas, castellanas y andaluces, entre ellos varios capataces y, sobre todo, mineros acostumbrados al trabajo en los túneles. Una realidad lo suficientemente amplia y compleja para descartar lecturas unidireccionales.

4. Resistencia y represión

El asesinato de Calvo Sotelo en la madrugada del 13 de julio no hizo otra cosa que agigantar los rumores de golpe de estado que desde meses atrás venían sacudiendo cíclicamente a la opinión pública. Tres días después, el gobernador civil de Ourense, Gonzalo Martín March, fue informado de que rumores sin confirmar aseguraban que Valladolid se había sublevado y las comunicaciones con Zamora estaban cortadas. La noticia resultó falsa, pero sirvió para poner a prueba los mecanismos de respuesta de las autoridades constituidas y a la vez permitió poner en evidencia su estrategia ante un eventual golpe: el gobernador visitó diversas localidades dando instrucciones para que se constituyesen unos comités de defensa que, de ser requeridos, debían preparar una marcha de obreros sobre la capital en el caso de que las tropas se sublevasen.

Todavía en la mañana del día 19, con la sublevación extendiéndose por diferentes guarniciones de la Península, el gobernador civil seguía pensando que el verdadero peligro para Galicia estaba en que tropas procedentes de Zamora pudiesen penetrar en territorio ourensano. Esto explica las instrucciones transmitidas en esa jornada para que el alcalde de A Gudiña y el jefe del puesto de la Guardia Civil de esta localidad permitiesen que los trabajadores del ferrocarril se armasen, requisasen vehículos y cortasen la carretera. Incluso, dio instrucciones para que los

obreros de la localidad zamorana de Requejo se aprestasen a reforzar una columna que pensaba enviar desde Ourense para someter a los rebeldes castellanos.

Horas más tarde la percepción de los acontecimientos había cambiado de forma radical. En la madrugada del día 20 pocos son los que dudan ya que la sublevación en Galicia es inminente. Los obreros del ferrocarril de los tramos de Lalín a Santiago se mueven entre la declaración de huelga, el apoyo a las concentraciones de simpatizantes frentepopulistas de las principales villas y aldeas cercanas y la convergencia hacia Santiago. Otro tanto hacen en sus respectivas zonas de influencia los de los tramos occidentales de Ourense: en el vecino Amoeiro se declara la huelga ya el día 18, pero los más impacientes son contenidos por el propio alcalde que, siguiendo instrucciones del gobernador civil, impide que acudan a Ourense para evitar proporcionar el pretexto que justificase la salida de las tropas del Cuartel de San Francisco. En Punxín, Boborás e Irixo la mayoría no acude a los tajos, pero la ausencia de altercados es la nota dominante. Los de Maside y O Carballiño acuden a la capital del partido judicial a reforzar las concentraciones de obreros y campesinos que acuden al llamamiento de los diferentes sindicatos y sociedades, pero tampoco se producen incidentes de consideración.

Bien diferente es lo que ocurre en las aldeas de los arrabaldes de Ourense y en los tramos centrales y orientales de esta provincia³¹. El *Comité de Defensa de la República* constituido en torno al gobernador civil empezó a darse cuenta de la gravedad de la situación desde primeras horas de la mañana del día 20. Alguno de sus miembros, como el diputado de Unión Republicana Alfonso Pazos, parece ser que llegó a proponer que los obreros del ferrocarril convergiesen sobre la capital para asegurar el fracaso del golpe, pero Martín March lo convenció de que, en caso de ser necesario, ya había persona designada para hacerse cargo de la misma. La declaración del estado de guerra y la toma del Gobierno Civil por los rebeldes impidió, como veremos, que aquélla marcha llegara a concretarse y con ello lo que hubiera sido una inútil masacre.

A partir de ese momento la iniciativa pasa a manos de los diferentes líderes societarios, la mayoría de los cuales aún confía en la dinamita de los obreros del camino de hierro para revertir la situación y en la llegada a puntos previamente convenidos de alijos de armas que nunca aparecieron. El dirigente comunista Manuel Gómez del Valle y el socialista Fernando Cordón García salen en un vehículo requisado de la capital ourensana con la consigna de levantar a los obreros del ferrocarril. En todas las aldeas en las que se detienen hasta ser interceptados en Xinzo de Limia es la misma: obreros y campesinos debían armarse y acudir a la capital, donde esperaban que los soldados se les unirían haciendo frente común

31 Para profundizar en esta cuestión, vid. PRADA RODRÍGUEZ, J. (2004b): 377 y ss.

contra sus mandos. En las aldeas de Rairo y Seixalbo y en las diferentes localidades del ferrocarril de los municipios de San Cibrao das Viñas y Taboadela se llevan a cabo requisas de armas, se cortan carreteras y puentes e incluso se dispara contra las fuerzas rebeldes que acuden a someter a las aldeas díscolas.

En los restantes ayuntamientos atravesados por la vía férrea la movilización adquiere caracteres diferentes según se trate de los tramos occidentales u orientales. Por lo que respecta a los primeros, es posible diferenciar tres áreas bastante bien delimitadas. La primera estaría situada al este y al sur de la localidad de Baños de Molgas abarcando, fundamentalmente, los ayuntamientos de Paderne de Allariz, Taboadela, Allariz y Xunqueira de Ambía. En ella los partidarios de la República se dividen en dos grupos conforme acuden a las concentraciones de la zona centro de la vía o lo hagan a Ourense. La segunda y más extensa abarcaría las tierras ubicadas entre Baños de Molgas y la localidad de Correchouso (Laza), donde la movilización obrera se consigue gracias a la intervención de un activo grupo de comunistas de Maceda encabezados por el hermano del secretario general del PCE ourensano, Demetrio Álvarez González. Finalmente, la tercera comprende las localidades ubicadas entre Correchouso y los límites del ayuntamiento de Castrelo do Val (Toro, Pereiro y Cerdedeló); aquí los activistas que movilizan a los obreros proceden en su mayoría de Campobecerros y A Gudiña, pero enseguida confluyen con los anteriores, concentrándose en Vilar de Barrio para después converger sobre Maceda y los alrededores del Santuario de Los Milagros, donde serán batidos por las columnas enviadas desde Ourense.

Por lo que se refiere a los tramos orientales, son las ya comentadas instrucciones del gobernador civil y la presencia del comandante de Carabineros Federico Ayala Victoria, hombre leal a la República, las que están en la génesis de la imponente concentración de obreros —algunas fuentes los cifran en un millar— que converge sobre A Gudiña a lo largo del día 19, declarándose seguidamente la huelga general. Para coordinarlos se constituyeron dos comités en A Mezquita y A Gudiña, integrados en su mayoría por dirigentes y afiliados destacados de los respectivos Sindicato Único de Trabajadores (CNT), que no tardaron en solicitar armas, asistencia y dirección de Ourense, confiados en las promesas que en tal sentido les hiciera Ayala Victoria. Dado que ésta nunca llegaría a hacerse efectiva, fueron carabineros a las órdenes de este último quienes asumieron la labor de organizarlos y distribuirlos en vehículos confiscados de las obras para que llevasen a cabo requisas y recluta de hombres en diferentes aldeas próximas. Al día siguiente, cumpliendo instrucciones del Gobierno Civil, fueron dinamitados los puentes de San Lourenzo y Os Arandos, en previsión de que tropas procedentes de Zamora pudieran penetrar en territorio ourensano, y el 22 fue dinamitada la iglesia de Campobecerros. Sin embargo, la noticia de la llegada a Verín de las primeras columnas militares esa misma

noche, no tardaría en provocar la desbandada de buena parte de los concentrados. Todavía carabineros y paisanos mantendrían la resistencia inútilmente varios días, tiroteando a las columnas que peinaban la zona. De hecho, hasta principios del mes de septiembre continuaron las batidas por los montes de As Frieiras causando numerosas víctimas entre los huidos que habían buscado refugio en ellas.

Por entonces, la maquinaria represiva ya estaba a pleno funcionamiento. Y unos simples datos estadísticos servirán para apercibirnos de la intensidad con la que alcanzó a los trabajadores del ferrocarril. El número de los que fueron inculcados por la jurisdicción de guerra en la provincia de Ourense alcanzó los 256, el 10,82% del total de inculcados, de los cuales nada menos que sesenta y cinco (25,39%) lo fueron en rebeldía. Veintiséis fueron condenados a pena de muerte y ejecutados (el 14,77% del total, incluyendo los ejecutados en la provincia por «azar geográfico» y sin relación alguna con la misma); noventa y tres fueron condenados a sendas penas de cárcel (el 19,18% del total), sin incluir, naturalmente, a los que permanecieron meses o incluso años como detenidos gubernativos sin que sobre ellos se llegase a concretar acusación alguna; a treinta y tres se les impuso la pena de reclusión perpetua (el 18,13% del total sin incluir las que llevaban aparejadas una propuesta de conmutación) y a otros 10 la de veinte años (el 26,32% del total). Al menos otros nueve murieron en la cárcel y otros 21 fueron asesinados extrajudicialmente (en conjunto, el 5,12% de las víctimas extrajudiciales).

En las comarcas de Pontevedra y A Coruña atravesadas por el camino de hierro la represión fue mucho menos intensa. La menor concentración de obreros, una base sindical y societaria menos extensa, una conflictividad laboral menos intensa en la etapa del Frente Popular y el menor protagonismo de aquéllos en los intentos de resistencia al golpe ayudan a explicarlo. En este sentido, resulta muy significativo que la mayoría de los originarios de Galicia inculcados por la jurisdicción de guerra sean *ferroviarios* y no tanto *obreros del ferrocarril* y que buena parte de los procesos se resolviesen decretando el sobreseimiento de las actuaciones sin exigencia de responsabilidad. Algo parecido ocurre con los asesinados extranormalmente, la mayoría de los cuales corresponden a empleados ferroviarios que al mismo tiempo ejercían como directivos de los sindicatos ferroviarios u ocupaban puestos de responsabilidad en partidos políticos (caso de los hermanos Celestino y Ramón Sardiña Navarro, de Pontedeume, y del barcelonés afincado en A Coruña, Jacinto Méndez Esporín) o mozos del tren (como el monfortino Antonio Pérez Fernández).

5. Epílogo

Finalizada la guerra, los trabajos acabarían por retomarse. *Carrilanos* y *peones* que no habían sido alcanzados por la represión volvieron a los tajos, donde se encontraron con unos antaño insospechados compañeros de faena: los presos políticos que extinguían condena compartiendo sus duras condiciones de trabajo. Tan duras que todavía hoy, en los pueblos de aquellas montañas horadadas a pico, pala y dinamita, el *mal de la vía* sigue presente en la memoria colectiva. Cientos de hombres, en especial barreneros pero, en general, cuantos desarrollaban su labor en los túneles, fueron víctimas de la silicosis, ocasionada por la continua exposición al polvo y partículas de roca producidas durante la perforación que acababan depositándose en los pulmones y produciendo daños irreversibles:

El que trabaja en el Túnel no tiene amor a la vida...
Túnel doce, Túnel doce, Túnel de mucha largura,
que a más de cuatro mil hombres tú le has dado sepultura.
Túnel doce, Túnel doce. Túnel de la Boca negra,
la perdición de los hombres, de la juventud gallega.

El día 1 de Julio de 1957, más de treinta años después de su inclusión en el *Plan Guadalborce* y cuando el ferrocarril había perdido la mayor parte de sus ventajas competitivas respecto al transporte por carretera, se inauguró el más complejo de todos los tramos de la línea Zamora-A Coruña, el que separaba Ourense de Puebla de Sanabria. Cuando lo hizo, pudo comprobarse lo errado de aquella predicción que auguraba que nos traería «el pan, el trabajo y la riqueza de nuestras aldeas».

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- A rede ferroviária interior na Euro-região Galiza-Norte de Portugal*, (2007): Vigo, Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
- ARTOLA, M. (dir) (1978): *Los ferrocarriles en España*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 2.t.
- BERMEJO VERA, J. (1975): *Régimen jurídico del ferrocarril en España*, Madrid, Tecnos.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, X. C. (2006): *El ferrocarril en Galicia. Pasado, presente, futuro*, Vigo, Ir-Indo.
- FOGEL, R. W. (1964): *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*, Baltimore, The John Hopkins Press.
- COMÍN, F. (1999): «Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935)», en MUÑOZ, M., SANZ, J. y VIDAL, J. (eds.): 255-271.
- COMÍN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ, M. y VIDAL, J. (1998): *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GARCIA BUCHARD, E. (2010): «El ferrocarril interoceánico y la idea de progreso en el imaginario nacional hondureño del siglo XIX», en *Boletín de la Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica*. Disponible en http://www.afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2549, consultado el 7/09/2012.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): *Ferrocarriles y Cambio Económico en España (1855-1913). Un Enfoque de Nueva Historia Económica*, Madrid, Alianza Universidad.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989a), *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989b), «Transportes y Comunicaciones», en CARRERAS, A. (coord.): *Estadísticas Históricas de España, siglos XIX-XX*, Madrid, Fundación Banco Exterior: 269-323.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2003): «¿Fracasó el sistema ferroviario en España? Reflexiones en torno a la “paradoja del ferrocarril español”», en *Revista de Historia Industrial*, 23: 39-64.
- JUEZ GONZALO, E.P. (2000): *Los ferroviarios de las antiguas compañías (Una historia desconocida)*, Gijón, Trea.
- MUÑOZ, M., SANZ, J. y VIDAL, J. (eds.) (1999): *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- NADAL, J. (1975): *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Ariel.
- NIPPERDEY, T. (1996): *Germany from Napoleon to Bismarck, 1800-1866*, Princeton, Princeton University Press.

- PRADA RODRÍGUEZ, J. (2004a): *As lapas da revolución. O outubro vermello en Ourense*, Ourense, Obradoiro de Historia de Galicia.
- PRADA RODRÍGUEZ, J. (2004b): *Ourense 1936-1939. Alzamento, Guerra e Represión*, A Coruña, Edicións do Castro.
- TORTELLA, G. (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX*, Madrid, Tecnos.
- TORTELLA, G. (1994): *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza.
- TORTELLA, G. (1999): «Introducción. La paradoja del ferrocarril español», en MUÑOZ, M., SANZ, J. y VIDAL, J. (eds.): 249-253.
- WAIS SAN MARTIN, E. (1987): *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2 t. [or. 1974].
- VELARDE FUENTES, J. (1983): «Indalecio Prieto, en Hacienda», en *Studia Histórica. Historia Contemporánea*: 53-66.
- VELARDE FUENTES, J. (1984): «Gestión económica de Indalecio Prieto en el Ministerio de Obras Públicas», en *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas*, 61: 247-268.