

Fronda

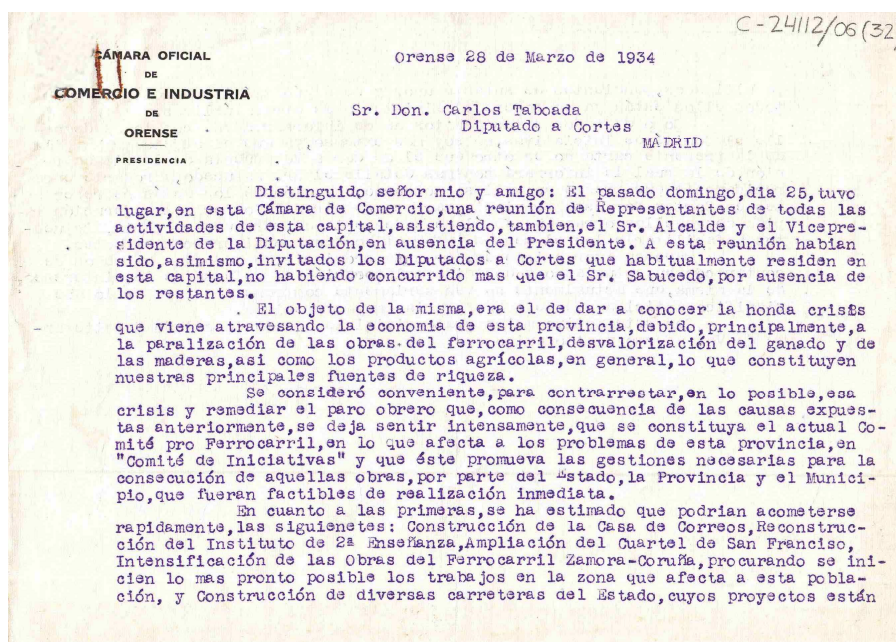
Volandera del Archivo Histórico Provincial de Ourense

n.º 71

año 12

julio-agosto 2017

60 años de la construcción del ferrocarril Zamora-Ourense



El día 1 de julio de 2017 se cumplían 60 años de la inauguración del deseado tramo ferroviario Zamora-Ourense, perteneciente al proyecto Puebla de Sanabria-Ourense, y que se había convertido en la línea de más **lenta construcción** de toda la historia ferroviaria española. La complejidad orográfica y las dificultades económicas y políticas -con dos dictaduras, una república y una guerra civil por medio- hizo que este proyecto se abandonase y retomase varias veces durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del XX. El gran **descontento** de la sociedad ourensana y zamorana, que durante años luchó porque este tramo ferroviario se finalizase, dio lugar a la progresiva organización de comités interprovinciales en defensa de la definitiva conclusión de esta obra, como el **Comité Pro-Ferrocarril Ourense-Zamora**.

En este marco socioeconómico y político toma sentido el documento que representamos. Se trata de una carta dirigida por el Presidente de la Cámara de Comercio de Ourense **José Zarauza** al diputado en Cortes **Carlos Taboada Tundidor**, informándole de una reunión llevada a cabo el 25 de marzo de 1934 con las

fuerzas vivas de la ciudad, para tratar las crisis que atravesaba la provincia y pedirle que, junto con los demás **diputados** a Cortes de Ourense, instase al gobierno de España para que se involucrase de una forma clara y decidida por dar solución urgente a estos problemas.

En dicha reunión se trató de las **obras** que podían promoverse y de la continuación de las ya comenzadas, resaltando una vez más la paralización de las obras del ferrocarril. Uno de los acuerdos más importantes fue la decisión de que el **Comité Pro-Ferrocarril** se convirtiese en **Comité Pro-Iniciativas** con el fin de influir para que se agilizaran no sólo las obras del ferrocarril sino todas las demás que estaban pendientes de conclusión en toda la provincia.

1934, marzo, . Ourense

Carta de José Zarauza a Carlos Taboada Tundidor comunicándole los acuerdos adoptados en la reunión a la que asistieron representantes de distintos sectores económicos y políticos de la capital con el fin de paliar la profunda crisis económica que vive la provincia

Original autógrafo; papel; castellano; 16,4x22,9 cm.
AHPOu, Taboada Tundidor, Caja 24112/06(32).

El Comité Pro-Ferrocarril Orense-Zamora

El **Comité Pro-Ferrocarril Orense-Zamora** había nacido en 1924 bajo los auspicios de las diputaciones de las dos provincias. Respondía a una demanda social generalizada que pretendía contestar el desinterés del gobierno en la línea Ourense-Zamora a la que no se daba prioridad en los planes de construcción ferroviaria a nivel estatal. El Comité intentaría hacer presión para la conclusión de esta línea tan ansiada por la población.

Antes de la formación de este comité habían surgido otras iniciativas. En 1917 ya se había reunido en Medina del Campo una **Asamblea Pro-Ferrocarril** Ourense-Zamora a la que asistió una nutrida comisión ourensana compuesta por delegados de la Diputación Provincial, de los ayuntamientos de Ourense y Canedo, del Cabildo Catedralicio, de la Caja de Ahorros, de la prensa local y de distintas entidades de la sociedad civil: Colegio de Abogados, Liceo Recreo Orensano, Club Liga de Amigos, Sociedad Artística y Centro Obrero.

La sociedad ourensana era pues plenamente consciente de la importancia que el ferrocarril tenía para el **desarrollo económico** de la provincia como se evidenció en la manifestación organizada el 6 de junio de 1930 para reivindicar la conclusión de la línea Ourense-Zamora. Ese día, ante las 12000 personas que abarrotaban las calles de la ciudad, José Zarauza afirmaba que este era un **“asunto de vida o muerte”** para Galicia. Este acto marcó un punto de inflexión en las aspiraciones ourensanas; y así en el año 1932, en una de las múltiples reuniones convocadas para tratar este tema en la Diputación de Ourense, se acuerda bajo la presidencia de **Luis Fábrega** que en el **Comité Pro-Ferrocarril Orense Zamora** se integren también representantes de otras localidades, como Vigo, Santiago y Puebla de Sanabria, pasando a denominarse **Comité Interregional Zamora-Coruña**.

El interés porque esta obra no se abandonase en beneficio de otras líneas ferroviarias de más fácil construcción, llevó a que en ese mismo año Luis Fábrega junto con otros parlamentarios, abriesen una oficina permanente en Madrid con personal dedicado exclusivamente a realizar el trabajo necesario para que esta obra fuese incluida entre las que el Estado debía finalizar.

El papel de la sociedad ourensana

Para Galicia y los gallegos la implantación de este ferrocarril había sido desde siempre una obsesión, ya que la mejora de las **comunicaciones** era de vital importancia para una población diseminada y pésimamente comunicada. En la década de los años 20 y 30, la reclamación de la continuidad y terminación de las obras originó una gran contestación social, con movilizaciones ciudadanas, huelgas estudiantiles y obreras y la organización de todos los estamentos sociales que se involucraron activamente para conseguir que se rematase el proyecto de un ferrocarril que uniese Galicia

con la Meseta.

Entre estas iniciativas sociales destacan las de la burguesía comercial ourensana representada por la **Cámara de Comercio**, que evidentemente concedería al ferrocarril una importancia extrema como palanca del desarrollo económico y superación de la **crisis** que vivía la provincia. La Cámara de Comercio canalizaría a lo largo de tres décadas las ansias de la ciudadanía ourensana y de las fuerzas políticas, sociales, sindicales, culturales y religiosas de toda la provincia.

También jugaría un importante papel la prensa, representada sobre todo por el periódico agrarista **La Zarpa**, dirigido por el sacerdote **Basilio Álvarez**. Desde sus páginas informaba profusamente y casi a diario de las negociaciones y avances de la obra, e invitaba a los ciudadanos gallegos a tomar un papel activo y decidido en la defensa de este proyecto, hasta el punto que en algunos momentos llegó a ser censurado en sus comentarios sobre el estado del problema.



Exemplar del diario *La Zarpa* del 7 de junio de 1930 en el que se informa que fueron censurados algunos textos relativos a las obras de la línea ferroviaria Zamora-A Coruña. AHPOu, Colección de prensa.

Se puede afirmar pues que el remate de esta tramo ferroviario el 1 de julio de 1957 fue el resultado de la unión y el trabajo de la sociedad gallega y zamorana que se involucraron activamente desde todos los ámbitos para la culminación de un proyecto que parecía inalcanzable.

Fondos sobre ferrocarril en el Archivo Histórico Provincial de Ourense

La documentación custodiada en este Archivo sobre materia ferroviaria es muy escasa. Relativo a la línea Zamora-Ourense, además de la correspondencia del **fondo Carlos Taboada Tundidor**, de donde procede la carta que protagoniza este número de *Frontera*, se conservan **expedientes de responsabilidades políticas** de trabajadores del ferrocarril en los que se hace referencia a huelgas de ferroviarios. Además contamos también con correspondencia en el fondo **Banca Pereiro Rey** sobre las compañías de los ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora, de Orense a Vigo y **Ferrocarril Compostelano**. Completan estos fondos las colecciones de publicaciones periódicas, en particular la de prensa.



ARQUIVO HISTÓRICO PROVINCIAL
Rúa Hernán Cortés 2, 32005 Ourense
arq.prov.ourense@xunta.es



Texto: Manuel Ángel García Yanes; D.L. OU 67/2006; ISSN 2659-3513