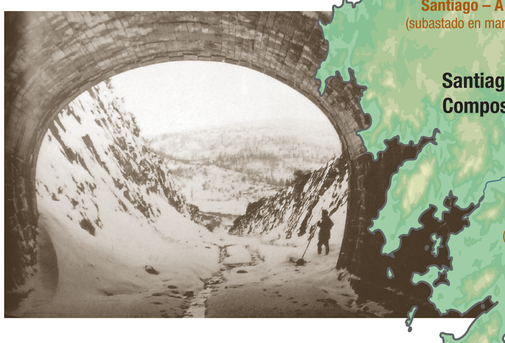
# HISTORIA de la LÍNEA ZAMORA-OURENSE-SANTIAGO-CORUÑA

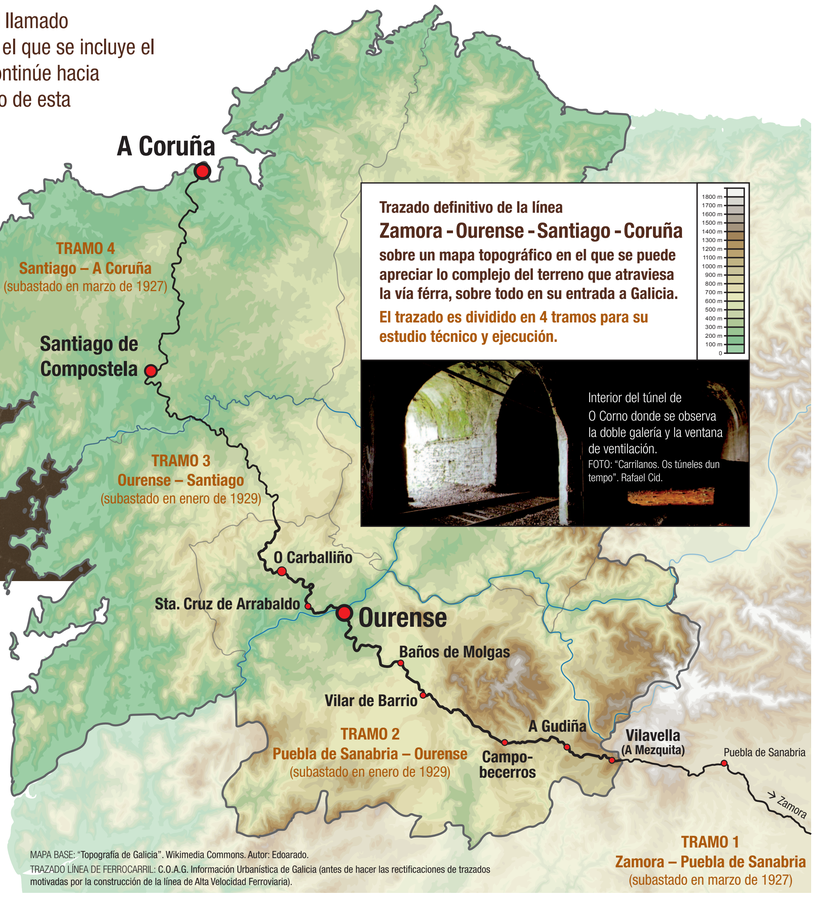
## 5 de marzo de 1926

### se aprueba el trazado definitivo y se procede a adjudicar las obras. Para ver su conclusión habría que esperar otros 30 años…

En 1927 el gobierno de Primo de Rivera elabora el llamado **"Plan Preferente de Urgente Construcción"**, en el que se incluye el Proyecto **Ourense–Zamora**, contemplando que continúe hacia **Santiago de Compostela** y **A Coruña**, cumpliendo de esta forma una antigua reivindicación de Galicia que necesitaba mejorar la comunicación de sus comarcas interiores.

Esta obra es la más ambiciosa de todas las que se proyectan en el Plan.

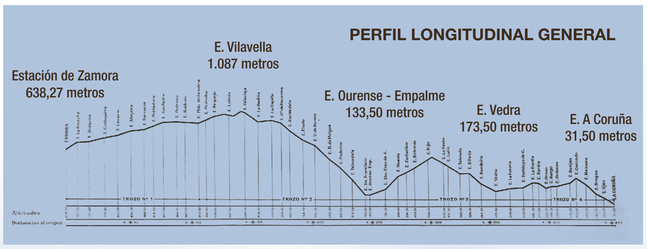





## Comienzan las Obras

Entre 1927 y 1928 se realizan los trabajos de replanteo. A Continuación, comenzó a realizarse la obra. El proyecto se plantea para vía doble en todo el trazado pero nunca llega a desdoblarse.

El ingeniero jefe de las obras, **Don José Fernández-España Vigil**, muere mientras estudia sobre el terreno el trazado del tramo segundo. Se trata de un simple y desafortunado accidente de tráfico pero, en el momento, surgen rumores de que podría haber sido asesinado, pues existía una gran controversia entre los que defendían el trazado directo por la montaña ourensana y los que pretendían que la línea pasase por Verín a costa de un trazado más sinuoso.




ESTACIONES VIVAS
Valorización del espacio en torno al patrimonio cultural
PROYECTO: 0528_ESTACIONES_VIVAS_1_E
DEPUTACIÓN OURENSE
inorde
CONFRARIA DO TRANSFRONTEIRIZO ESTARA - PORTUGAL
CONFRARIA DO TRANSFRONTEIRIZO
CÁMARA MUNICIPAL VIANA DO CASTELO
União Europeia FEDER Investimos em o futuro

## 14 de abril de 1931

Se proclama la Segunda República. Los trabajadores son optimistas con la nueva situación política, sin embargo, Indalecio Prieto (ministro de Hacienda desde 1931 y de Obras Públicas a partir de 1933) no considera rentable el ferrocarril Zamora–Coruña y decide no gastar más dinero en él. 12.000 personas se quedan sin trabajo, lo que provoca el comienzo de las protestas de comunistas y anarquistas. Los trabajadores empleados en la construcción de la línea, llamados **"carrilanos"**, asaltan el Consistorio de Vilar de Barrio y un polvorín. La Guardia Civil pone freno a las revueltas con momentos de gran tensión.

En Ourense se producen manifestaciones y protestas muy violentas; en una de ellas muere el estudiante Genaro Ortiz. Se convoca una jornada de huelga general y la situación llega al límite. El gobierno decide que las obras sean costeadas por las diputaciones y los ayuntamientos por las que pasa el ferrocarril. Gracias a esto los trabajos continúan, pero a un ritmo muy inferior al original.

## 1936, Guerra Civil.

Las obras se paralizan por completo. Los "carrilanos" pasan a la acción contra el levantamiento militar y un grupo armado asalta el campamento de Santa Bárbara, al lado de O Padornelo.

## Postguerra

El nuevo régimen retoma los trabajos, añadiendo a la obra presos políticos que se encargan de las tares más penosas. Su misión es, fundamentalmente, perforar los túneles, donde las condiciones de trabajo son infrahumanas.

El segundo tramo será el más duro. La morfología del terreno obliga a perforar más de 80 túneles. De los pueblos cercanos acudía mucha gente a las obras a trabajar por un salario mísero. Aquí, todos los "carrilanos", presos y libres, compartirán unas condiciones de trabajo penosas, insalubres y sin medidas de seguridad. A esto se suma otro mal desconocido en aquel momento, la *silicosis*, enfermedad que mataría a muchos y cambiaría el nombre de algunos lugares, como Requejo de Sanabria, que pasaría a llamarse *Requejo de las Viudas* porque 60 mujeres enviudaron por este motivo.

Protestas en Santiago por la paralización de las obras (1932).
(fotografía extraída del libro "Carrilanos. Os túneles dun tempo". Rafael Cid. Ed. Xerais 2005).

Un grupo de trabajadores ("carrilanos") en el túnel de O Corno.
(fotografía extraída del libro "Carrilanos. Os túneles dun tempo" de Rafael Cid. Ed. Xerais 2005).