

El Caudillo inauguró esta mañana el ferrocarril ZAMORA-PUEBLA DE SANABRIA

Entre las aclamaciones incesantes del vecindario de todos los pueblos, concentrados en las estaciones, S. E. hizo el recorrido hasta la capital en tren especial

ZAMORA le dispensó un grandioso y fervorosisimo recibimiento

El Generalísimo se trasladó luego a Castro de Alcañices para inaugurar el nuevo Salto de "Iberduero"

Bello amanecer de Sanabria

(Crónica en el camino de Puebla a Zamora)

Puebla de Sanabria vive en esta día una jornada llena de emoción y de júbilo bien justificado. El anhelo tan largamente sentido durante muchos años acaba de hacerse realidad. Va escrita esta breve crónica desde el momento mismo en que S. E. el Caudillo entra en la estación de la villa, para proceder al acto solemnisimo de inaugurar la vía suspirada, que abre para la comarca su nuevo porvenir. Diríase que su porvenir lleno de bonanza, de la que no ha disfrutado jamás. De ahí que el júbilo que en las calles de la villa hemos recorrido y el que ahora admiramos en la propia estación, cuando entre una nube de polvo originada por la enorme muchedumbre que corre veloz por la carretera y los atajos, y el causado a un tiempo por el séquito interminable de coches que preceden y siguen al de S. E. el invicto Caudillo, gloria de España, desata en hurras, aplausos y vivas ensordecedores. Están arracimados de un gentío imponente todos los accesos a la vía. Por arboles, altozanos y hasta encima de las paredes, el pueblo está apretujado en masa. El día avanza de manera magistral al gran espectáculo histórico. No hay una nube en el cielo y todo ayuda a dar mayor esplendor al acontecimiento.

Aprovechamos unos minutos, muy contados, para recrearnos con este cuadro de maravilla. La banda de música y las gaitas del país animan aún más el patriotismo de la tierra bendita sanabresa que vibra entusiasmada de entusiasmo a estas horas. Banderas y gallardetes, arcos de triunfo, pancartas y banderines se agitan por todas partes. Sanabria entera aquí se ha volado. Hay rios de lágrimas en los ojos de las gentes sencillas, cuando se perciben de la presencia del salvador de la Patria. El bello paisaje que rodea a la estación hace más grandioso el espectáculo. A lo lejos divisamos las sagradas vestiduras de los Prelados de Astorga y de Zamora. El primero está ya revestido de pontifical, para proceder a la bendición del tren, que lleva una plataforma especial, para que desde ella S. E. Rivma., el Dr. Mérida, deje caer el rocío de la bendición de la Iglesia, Madre siempre para las grandes empresas.

Y tomamos seguidamente el coche que otra autoridad, siempre benévola con la Prensa, nos facilita. Es el del Sr. Gobernador civil, que a Zamora nos trae en viaje rápido. Allí hemos dejado, con vivo sentimiento, a la tierra amada. En nuestro corazón viene prendida ella con alborozo del más intenso



ESTA ES LA ESTACION DE PUEBLA DE SANABRIA

carino, y por ella prometemos seguir laborando, a fin de que salga pronto de su tradicional ostracismo, en el que la sumieron las circunstancias de los tiempos, nunca el mejor deseo del Estado nuevo y de la Capital por ampararla. Es cierto: si hoy la región sanabresa

vibra de gozo por su liberación social, gracias al hombre providente, que la mano de Dios protegió, la Capital y el Estado, y aun muy del alma a esa tierra, porque han ensanchado a una región más el fruto de sus desvelos por cultivarla. S.A.C.I.O.

EL CAUDILLO EN PUEBLA DE SANABRIA

Eran las nueve y cuarto de la noche de ayer cuando S. E. el Jefe del Estado hizo su entrada en Puebla de Sanabria. Presentámonos un espectáculo grandioso desde este mirador fantástico de las murallas de la villa. En una extensión de diez kilómetros y serpenteando por el desfiladero de la carretera de Las Portillas, vimos desfilarse cuarenta coches, bien contados, que formaban el séquito de Franco. Poco después, ya frente al Albergue de Turismo, una Compañía del Frente de Juventudes hacia cable desde la entrada del jardín hasta la puerta. A la llegada de la caravana de automóviles, la multitud que en los alrededores esperaba prorrumpió en gritos entusiásticos de ¡Franco, Franco, Franco! Acompañaba al Caudillo su esposa doña Carmen Polo. La luz interior del coche iba encendida y se podía distinguir perfectamente su gesto amable, saludando a todo con la mano desde el interior y sonriendo ambos constantemente. En la puerta del Parador se encontraban el Excmo. señor Director General de Correos y Telecomunicación, don Luis Rodríguez Miguel; el Excmo. Sr. Gobernador civil y jefe provincial del Movimiento, don José María Alfin Delgado; el Excmo. y reverendísimo señor Obispo de Astorga, don Jesús Mérida; el Excmo. señor Obispo de Zamora, don Eduardo Martínez González; Excmo. Sr. capitán General de la VII Región Militar,

don Emilio Esteban Infantes, con su ayudante, teniente coronel señor Calonge; general jefe de Estado Mayor de la Región, don Manuel Vázquez Suárez; Excmo. señor gobernador militar de Zamora, coronel don Francisco Sánchez Alvaréz, con el secretario comandante D. Bernardo Alonso; alcalde de Puebla de Sanabria D. Florián Ferreras y la Corporación municipal en pleno y otras autoridades y personalidades.

A todos saludó cordialmente el Caudillo, al que acompañaban también su esposa y su hija la Srta. Marquesa de Villaverde, y el Excmo. Sr. ministro de O. Públicos, Conde de Vallellano. Advertimos que una nube de polvo les envolvía, debido indudablemente a la larga y cansada jornada del día, pues antes habían presidido en Orense la inauguración de la estación de nuestro ferrocarril en aquella capital.

Durante largo rato continuaron las aclamaciones del vecindario y los muchachos del Frente de Juventudes en torno al Parador.

Puebla está toda ella engalanada con banderas, colgaduras y arcos de flores y de flores. Sobre éstos se leen inscripciones y saludos patrióticos en el tono más elevado. A expansión de las gentes se le potencia y caldea en todas las conversaciones. La estación se ha visto animadísima durante todo el día por sanabreses que acuden a

(Continúa en ULTIMA página)



Presencia de Franco en Zamora

ZAMORA ha vestido hoy sus mejores galas para expresar con delirante alborozo su adhesión inquebrantable e íntimo agradecimiento al Caudillo de España.

Sería vano intento rellejar con propiedad el entusiasmo, con caracteres de verdadera apoteosis, que ha vivido la provincia, asociada a la capital, en esta jornada histórica e inolvidable, señalada de importantes realidades, cuya trascendencia tendrá favorables repercusiones en todo el territorio nacional.

Cuando se detuvo esta mañana frente a la nueva estación el tren en que venía el Jefe del Estado desde Puebla de Sanabria y resonaron atronadores los aplausos, con vitores de enardecido entusiasmo, juntamente con los acordes del Himno Nacional que interpretaron las bandas de Música que le esperaban, vimos muchos rostros humedecidos por el llanto. Lágrimas de contento y de cariño que fueron, sin duda, la expresión más elocuente del sentir verdadero de este pueblo generoso que ha sabido hacer cumplidohonor a sus proverbiales tradiciones de hidalgía.

Vimos a la luz esplendente del magnífico sol de otoño que ha realizado la jornada, cómo corrian lágrimas de incontenta emoción por los rostros atezados y curtidos de las sencillas gentes de los pueblos del contorno, que abandonaron diligentes sus trabajos para congregarse entusiasmados en todas las estaciones del recorrido desde Puebla de Sanabria a Zamora, para ver de cerca y aclamar al Caudillo, prodigándole unos aplausos tan sinceros y ruidosos, que seguramente han tenido resonancia en todo el mundo.

Viendo esta mañana al Generalísimo Franco asomado a la ventanilla de este tren inaugural de la nueva vía férrea, mientras contemplaba sereno y con visible expresión optimista la variedad de estas tierras que merced a su genio y decisión se incorporan con su riqueza natural al resurgimiento de España, comprobamos, una vez más, como centeneramente se ha dicho, recordando al Campeador, que: al paso de Franco, se ensanchan los caminos de España.

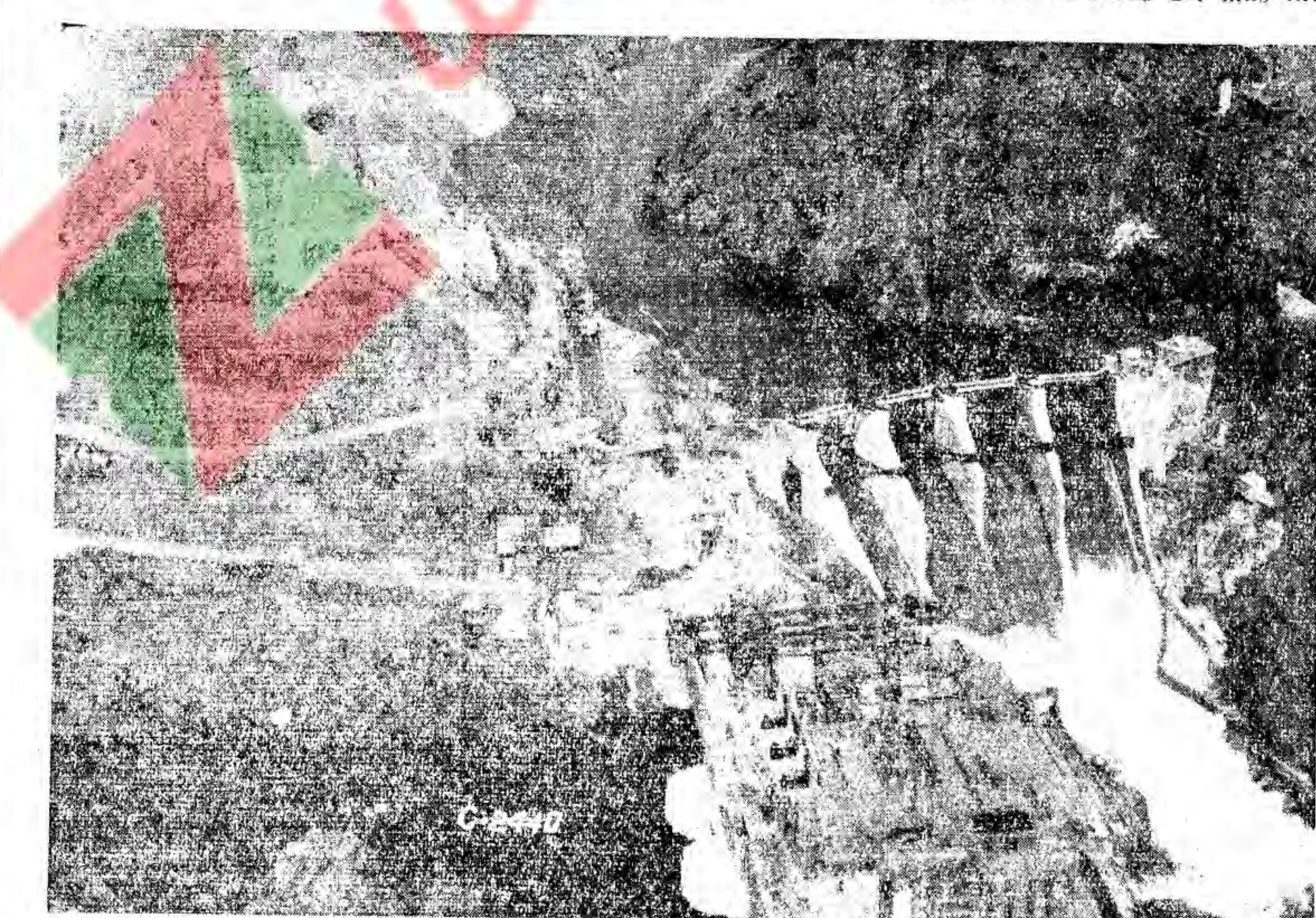
Las gentes de estos pueblos y de la capital han expresado al Jefe del Estado su agradecimiento con lágrimas, para demostrar que saben sentir y ese sentir se ha desbordado con muestras inefables de profundo agradecimiento.

La presencia de Franco en Zamora deja huellas indelebles de prosperidad y su presencia, que, es en todos los sitios augurio de venturas inminentes e inmediata prosperidad, ofrece ya en nuestra provincia diversas e importantes demostraciones.

Estuvo el Generalísimo en Zamora para inaugurar el Viaducto sobre el Esla, una de las obras de ingeniería española más importantes del mundo y el feliz remate de tan gigantesca construcción vino a colocar uno de los jefes más firmes de este ferrocarril, tantos años anhelada y que ha dejado hoy de ser esperanza para convertirse en realidad.

Volvió a honrar y beneficiar a Zamora S. E. para poner en marcha el imponente Salto de Villalcampo, que con el del Esla, y este que ha bendecido el Prelado de la Diócesis y ha empezado a funcionar, accionado por la mano del Caudillo—la misma que condujo a España a la victoria durante la guerra y que alcanza victorias clamorosas y perdurables en la paz asegura a nuestra Patria una riqueza de fluido eléctrico que la equipara con los países de mayor producción.

Tres visitas que han dejado cons...



IMPRESIONANTE VISTA PANORAMICA DEL NUEVO SALTO DE CASTRO

LO QUE AUN FALTA

Las obras del Ferrocarril Zamora-Orense-La Coruña, reciben hoy un impulso decisivo. Pero faltan aun etapas importantes.

El excelentísimo señor Subsecretario de Obras Públicas don José María Rivero de Aguilar, en su visita girada a Zamora el día 7 de abril de este mismo año, pronunció una alocución radiada de la que tomamos este párrafo que explica lo que aun falta por realizar:

«En el año 1953 se pondrá en servicio un trozo desde Orense hacia Puebla de Sanabria y desde Orense hacia Santiago de Compostela; Trozo en total de 60 kilómetros que irá desde Baños de Moigas hasta Carballino. Y durante todo el año 1954, quizás en el primer trimestre del año de 1955 se unirá Baños de Moigas con Puebla de Sanabria y Carballino con Santiago. Y para esa fecha gloriosa para todas las provincias que atraviesa, pero muy especialmente para Galicia que se encontrará unida fuertemente al centro de España, tendremos inaugurado el Ferrocarril de Zamora a La Coruña, anhelo de estos pueblos durante muchísimos años.»



Mi salutación a un paladín del ferrocarril de Zamora - Puebla

Por Francisco de Asís IGLESIAS LOPEZ

Muchas veces hemos visto sin cesar los lectores de EL CORREO DE ZAMORA, las sendas dedicaciones en las columnas del estimado diario en defensa y pro de la Región Sanabresa.

EL CORREO DE ZAMORA, no ha descansado jamás en este incansable batallar hasta ver convertido en realidad ese largo sueño de muchos años de esperanza y también de insosiego para los buenos de los Sanabreses.

¡Sanabria Rincón de Paz! Tierra de caballeros y de trabajadores excelentes que han dado siempre a Zamora, el blasón de su valer.

A nadie, pues, puede extrañar que en estas horas de alegría y de realidad, para los Sanabreses, esté ufano de gloria EL CORREO DE ZAMORA. Ha sabido a través de años largos, laborar en defensa de esa rica y hermosa región, sin preferencias a ninguna otra es justo, pero con ese acierto, con ese cariño, y con esa tonalidad de suma justicia, en defensa de los intereses de Sanabria.

Le ha llegado su hora feliz y de ello, puede estar este diario satisfecho, de que sus campañas no han resultado jamás estériles. La hora de la realidad le ha llegado a esta hermosa Región, orgullo de nuestra España, que no en balde don Antonio Maura, la llamó la «SUIZA ESPAÑOLA».

¡Bella Región, rica e industrial, con sus no menos ricas Serranías que ahora se venán sureadas por el incansable trepidar de las locomotoras que llevarán hasta ella el eco de sus silbidos, que a través de la noche, rasgará el silencio de tanta quietud, y de tanta paz, como Sanabria significa en el fondo de su vida cotidiana!

Sanabria está a estas horas llena de júbilo y de satisfacción, no logrado uno de sus mejores triunfos. Se lo merece todo, y por que se lo merece, y porque el sacrificio que ha sabido mantener durante largos años, con una espera sin límites, ahora se ve asistida, con lo que necesitaba, con lo que en realidad le pertenece: UN FERROCARRIL. Ya lo tiene, se lo ha sabido ganar, y lo que es más, se lo ha sabido merecer dignamente.

Ya no será Puebla de aquí en adelante, Región olvidada, desconocida si se quiere, adelante será, conocida por los españoles que estamos seguros sabrán alabar con exquisito gusto esa fertilísima Región, muy rica tanto en ganadería como en minería, sus ricas patacas, sus finísimas castañas, manzanas, peras y su codiciado carbón de Brezo, saldrán al mercado con mayor facilidad.

Ya se acabó aquel éxodo por las carreteras durante días, y más días, con sus típicas carretas conduciendo las delicadas y tan apreciadas mercancías de sus frutos. Aquellas caravanas de carretas que solían tardar quien sabe los días, y la cantidad de peripecias que tenían que padecer en tan interminables jornadas... Parece que estamos viendo en la Puerta de la Feria en los días de Navidad los CARRUCHOS, con las castañas, las manzanas, las peras de cocer, las patacas de guardar, entre olorosas hierbas que daba gusto acer-

carse ante aquellas buenas gentes honradas y confiadas por demás...

Ya no se verán aquellas caravanas de carretas, conduciendo el vino de la bodega de San Francisco, donde solían envasarlo, para conducirlo a la Región de sus encantos, y de sus ensueños. ¡Largas jornadas, duras por demás en los temibles días de invierno!

Es el sanabrés hombre decidido, valiente y trabajador, noble por excelencia, de ello, los zamoranos con orgullo podemos afirmarlo. Inteligentes, y audaces, y por ello, han sabido galardonar con el mejor gesto de simpatía y de estricta justicia, el Ferrocarril, que dentro de pocas horas surcará sus serranías, con las trpidaciones de las locomotoras, que llenas de gozo, perfilarán esa bonita región, Rincón de Paz.

Mi simpatía profunda en estas horas de alegría para los Sanabreses, y para EL CORREO DE ZAMORA, admiración infinita, sin que en estos momentos silencio, la labor incansable de su dignísimo Director, don Nicolás Rodríguez, figura incansable del sanabresismo, de donde es oriundo, y que tanto ha trabajado por Sanabria, a la que tanto ama, como bien lo ha patentizado, y más recientemente en sus desvelos por ese gran Colegio del «Amor de Dios» en Sanabria.

Igualmente, a los estimados redactores de EL CORREO DE ZAMORA, que tan dignamente han secundado la labor ingente de su querido Director.

No quisiera que estas modestas apreciaciones turbasen en lo más mínimo, la modestia de tan queridos amigos, pero va en ello, el gesto encendido de mi zamoranismo, que en estos momentos palpita de gozo, y de infinita alegría.

¡Al fin, recogemos el fruto de tan estimada cosecha!

Enhorabuena queridos sanabreses, y que la paz de esa región modelo de Caballeros, y escudo de hombres laboriosos, y honrados, siga como hasta el presente, ostentando con orgullo el más rico blason que habéis sabido conquistar.

¡MERCEDIA JUSTICIA!

Presencia de FRANCO en ZAMORA

(Viene de PRIMERA página)

tancia permanente de tres inmensas realidades.

Zamora y su provincia se han percatado de la importancia y transcendencia que tiene la venida de Franco y estiman en cuanto vale el honor tan señalado que nos hace este capitán invicto y valeroso que se coloca decididamente el primero para dar impulso a estas empresas gigantescas que van transformando a España.

EL CORREO DE ZAMORA que hizo suya, desde hace más de cincuenta años, la preocupación por conseguir el remate de estas obras, hoy que ya ve en marcha triunfal el ferrocarril y en curso muy avanzado el plan de producción eléctrica,

EL CAUDILLO EN PUEBLA

(Viene de la ULTIMA plana)

Entre las personalidades llegadas de Madrid vimos al excelentísimo señor subsecretario del Ministerio de Obras Públicas don José María Rivero de Aguilar; ilustrísimos señores Director General de Ferrocarriles don José María Aguinaga; Director General de la RENFE don José María García Lomas; Director de la Zona primera de la RENFE don Ricardo Suarez Blanco; Subdirector de la RENFE don Faustino Villamil; ingeniero director del Canal de Isabel II, don Roberto González de Aguirre, relacionado también con este ferrocarril por haber desempeñado hace tiempo el cargo de jefe de la Cuarta Jefatura.

Llegó también de Madrid el ilustre ingeniero don Antonio Salazar, tan querido en Zamora y uno de los más importantes artífices de esta obra del Ferrocarril que estuvo en buena parte a su cargo, correspondiéndole el honor de terminar la ejecución del maravilloso Viaducto del Esla, motivo de orgullo de la ingeniería española. Don Antonio Salazar desempeña en la actualidad el cargo de ingeniero de la División Inspectora de la RENFE y llegó acompañado por el inspector jefe de la misma división don Federico Turell.

Se encontraban también en la Estación el director adjunto de la RENFE don Alfredo Moreno, el ingeniero jefe de la Cuarta Jefatura don Pedro Benito Barrachina, que repuesto de una dolencia importante pudo asistir a este importante momento de la inauguración de una obra a la que tanto ha contribuido con su labor. El segundo jefe de la misma Jefatura don Joaquín García, el inspector de la demarcación don Gonzalo Torres Quevedo; teniente coronel, infante don Luis de Babiera y Borbón; teniente coronel señor Bahamonde, coronel señor Gallego y coronel señor Bois, jefe de personal de la RENFE.

Entre las autoridades de Puebla, además del alcalde don Florián Ferreras con toda la Corporación vimos al señor cura párroco don Celso Cifuentes, al capitán de la Guardia civil don Angel Berbé; Juez de Instrucción don Paulino Rodríguez; Registrador de la Propiedad don Julián Muro; Juez comarcal don José Santiago; don Herminio Requejo, secretario del Ilmo. señor jefe principal de Correos y prestidivino sanabrés y otras muchas personalidades.

Se hallaban también presentes numerosos ingenieros y altos jefes

de la RENFE, y de diversos ministerios.

Numerosas y bellas señoritas sanabresas ataviadas con los vistosos y elegantes trajes típicos de la región se hallaban también reunidas en el andén con un gaitero e intérpretes constantemente rondas y canciones típicas de Sanabria.

La llegada del Caudillo a la Estación fue acogida con aclamaciones interminables. Le acompañaban su distinguida esposa doña Carmen Polo y su hija la marquesa de Villaverde, así como también el excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas señor Conde de Valledar.

El Caudillo, sonriente, correspondió a las demostraciones de entusiasta adhesión y después de saludar a los señores Obispos de Zamora y de Astorga—este último vestido ya de pontifical para la memoria de la bendición—y a todas las principales autoridades y personalidades, mientras la banda de música interpretaba el Himno Nacional, se dirigió a la derecha del andén donde se hallaba correctamente formada una centuria de las Falanges Juveniles de Franco de Zamora, mandada por el delegado provincial don Manuel Priego que le dio la novedad y le acompañó a pasar revista a la formación, no cesando un momento los vitores y las aclamaciones.

LA BENDICION

Una vez que revisó la Centuria del Frente de Juventudes el Caudillo regresó al centro de la Estación donde se hallaba dispuesta una mesa con un crucifijo, ante el cual el Excmo. y reverendísimo señor Obispo de Astorga, doctor don Jesús Merida, ayudado por el señor cura párroco de Puebla don Celso Cifuentes y por su familiar don José López Canedo efectuó la bendición del edificio y simbólicamente de la línea férrea, subiendo inmediatamente después al tren especial S. E. el jefe del Estado con su esposa y su hija y los jefes de su Casa Civil y Militar, señores Huéctor de Santillán y González Badía y demás personalidades de su séquito, así como también, autoridades de Zamora y otros invitados.

El tren se puso en marcha seguidamente y la multitud que llenaba los andenes corrió durante largo rato siguiendo de cerca el salón donde viajaba el Generalísimo que sonriente y afable permaneció de pie en una de las ventanillas saludando con gestos afectuosos de su mano a la multitud que le aclamaba incansablemente.

EL RECORRIDO

Bien puede decirse que todos los pueblos comprendidos en el trayecto del Ferrocarril de Zamora-Puebla de Sanabria, han rivalizado en patentizar con su presencia fervorosa a lo largo de la vía y con su entusiasmo traducido en constantes vitores y aplausos, primero la gran alegría que sienten ante esta inauguración y después la adhesión mas inquebrantable y el más sincero homenaje de gratitud hacia S. E. el jefe del Estado.

Todas las estaciones rebosaban con el gentío inmenso que acudió de los pueblos contiguos, con banderas y con rótulos de salutación. Todos gritaban incansablemente, hasta enronquecer, su admiración hacia el Caudillo, que deseoso de corresponder a tan expresivas muestras de entusiasmo hizo detener unos segundos en cada estación el tren especial para saludar con su sonrisa paternal y bondadosa a cuantos le aclamaban.

En Ferreruela, el vecindario en masa congregado ante la vía aclamó al jefe del Estado, exhibiendo una gran pancarta en la que se leía el rúto: «Pedimos apeadero» que fue muy comentado por cuantos viajaban en el tren especial, ya que se trata de un pueblo que teniendo el tren a dos pasos carece de estación y tiene que desplazarse varios kilómetros hasta la más próxima.

Mención especial merece el vecindario de Riofrío que acudió desde larga distancia a situarse ante la casilla de la vía para aclamar a Franco.

Carbayones de Alba dió la nota más brillante de todo el recorrido organizando en la Estación un recibimiento admirable. Entre el inmenso gentío y en el centro del andén, se había abierto un amplio espacio donde cuatro parejas de carbayones vestidas con los más bellos y ricos trajes regionales interpretaron sin cesar, al son de la gaita y del tamboril, las danzas de la tierra, despertando la admiración sincera del Generalísimo y de todos los componentes de su séquito.

Así, uno tras otro, han ido sucediéndose los momentos emotivos de este viaje histórico, en el que

también hemos de destacar el paso por el maravilloso Viaducto del Esla, donde el tren detuvo su marcha hasta pararse casi, para que el espectáculo pudiera ser contemplado plenamente por todos los viajeros.

ZAMORA A LA VISTA

Especialmente emocionante fue el momento en que se divisó Zamora en lontananza y la locomotora dió largos pitidos anunciando a la multitud que esperaba, la presencia del tren.

Desde mucho más allá de Valo-

rio comenzaba ya a formarse la larga cadena de zamoranos que acudieron con el mayor fervor a aplaudir y vitorear al Caudillo. Pasado el túnel de Valerio, el gentío fue en aumento y a la salida del túnel de San Lázaro comenzamos a divisar ya la multitud abigarrada que por todas partes rodeaba las inmediaciones de la Estación del Ferrocarril.

Aquí se cierra una etapa histórica que tuvo luego su continuación brillantísima en la llegada del Caudillo a la capital.



Zamora recibió triunfalmente a S. E. el Jefe del Estado

(Viene de la ULTIMA plana) que han intervenido en la realización de las obras.

A LAS 12.20 LLEGO A LA ESTACION EL TREN

A las doce y diez y siete minutos un toque de atención, dado por el cornetín de la Compañía formada en el andén anunció la proximidad del convoy en que venía el Generalísimo y a poco salía de la marquesina de la vieja estación avanzando con lentitud, la máquina del tren que se detuvo frente a los andenes, que aparecieron alfombrados, a lo largo del recorrido que había de seguir el Caudillo hasta la explanada exterior del edificio.

Eran exactamente las doce y veinte cuando descendió del tren el jefe del Estado.

Fue saludado por el alcalde de la capital y vicepresidente de la Diputación en tanto que las bandas interpretaban el Himno Nacional.

El Generalísimo pasó revista a la Compañía formada a lo largo del andén y luego a la Centuria de Falange siendo incansablemente aclamado por la muchedumbre.

ENTUSIASMO DELIRANTE

Las proximidades de la estación ofrecían un aspecto verdaderamente impresionante. Los desmontes existentes frente a la nueva estación y a ambos lados de la carretera que asciende hasta las Tres Cruces, así como esta amplia Avenida se hallaban totalmente abarrotadas.

Puede asegurarse que Zamora en pleno se lanzó desde las primeras horas a la calle, con deseo incontenible de aclamar al Generalísimo y ha podido mostrarle su adhesión más entusiasta entre vitores y delirantes aclamaciones.

Cuando apareció el Caudillo en la explanada del nuevo edificio, para subir al coche, el gentío prorumpió en gritos ensordecedores de ¡Franco, Franco, Franco!, aplausos y clamorosos vitores alcanzando

do el recibimiento caracteres de verdadera apoteosis.

La esplendidez del día, alumbrado por un sol radiante ha realizado esta inolvidable jornada histórica dando mayor esplendor y brillantez.

EL GENERALISIMO SE DIRIGE AL SALTO DE CASTRO

Desde la estación del ferrocarril el Caudillo, acompañado de su séquito marchó seguidamente al Salto de Castro, dirigiéndose por la Avenida de las Tres Cruces, Plaza de Alemania, donde ya dijimos que había sido colocado un arco por el Ayuntamiento, Ronda de Santa Ana, Puerta de la Feria, donde estaba el arco levantado por la excelentísima Diputación y carteras de Alicante.

A lo largo de este recorrido y cubriendo las aceras a ambos lados de la carretera, se hallaban los niños y niñas de las escuelas de la capital con sus maestros y por todos los sitios centenares de personas que aclamaban hasta entorpecer al salvador de España.

Pastos de hojadero en SANZOLES

El día 28 del actual se ordenan en 3ª subasta, con un 30 por ciento de rebaja pastos de hojadero en este término, copaces para mil cabezas.

Son las 22 de septiembre de 1952 -El jefe de la Hermandad.

MARIA PERTEJO SESEÑA

MEDICO-OCULISTA
Suspende la consulta hasta el día 2 de octubre.

ALMEIDA

Se reanuda con su habitual animación las ferias de ganados de último mes. Grandes facilidades a los feriantes.

Viuda de Higinio Merino

RELOJERIA-OPTICA Y JOYERIA
Plaza de Zorrilla, n.º 7 (frente al Parador de los Mozos)
Gran taller de composturas, garantizando sus reparaciones. Iameno surtido en gafas y objetos de bisutería. Hacemos cristales para gafas en todas las formas.

Ya empezaron a repartirse importantes cantidades de premios a los quinielistas

Jugando a las quinielas ganará dinero y realiza una obra benéfica

Delegación en Zamora:

PERTEJO

Santa Clara, 14

Elvira Domínguez de Castro

REPRESENTACIONES E INSTALACIONES ELECTRICAS

Avda. Generalísimo, 37
Teléfono, 1394

ZAMORA

ca, se siente íntimamente alborozado y al expresar su más íntimo y profundo agradecimiento al Generalísimo, con los más vehementes y cordiales deseos de bienvenida, condensa respetuosamente su salutación más efusiva en una frase que al desbordarse y salir vibrante de todos los pechos españoles, condensa los sentimientos de un pueblo agradecido.

¡Viva Franco!...

ANUNCIOS ECONOMICOS

Ningún artículo usado podrá venderse, según lo dispuesto en la legislación vigente, a mayor precio del 80 por 100 del señalado en la tasa.

VENTAS

SE VENDEN 183 cabezas lanares de carne y 34 corderas de vida. Para tratar en Toro, Eladio Sevillano Villar.

VENDO explotación agrícola de fincas rústicas, 1.500 cepas, eras, casa magnífica de labrador, Taploles (Zamora). Para tratar, Julio Carbajo.

VENTA DE UVAS, de 5.000 kilos a 6.000 en la finca de Valdelaloba de Herederos de Clodoaldo Prieto. Para tratar en la misma finca.

FINCA RUSTICA a un kilómetro de Zamora, con casa y noia, superficie 3.800 metros, véndese. Razón esta Administración.

EN SECRETO... Su vecina da a sus pollitos y gallinas GALLIJOL. Premiada en varias exposiciones.

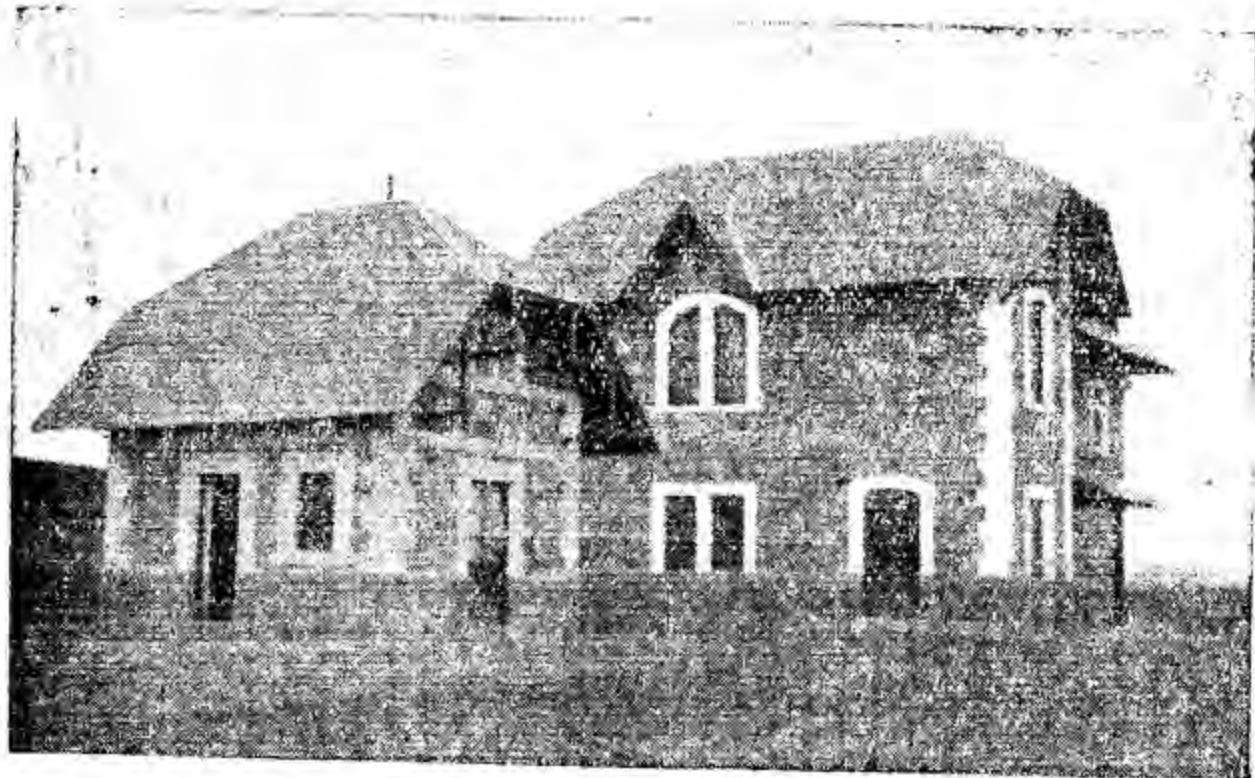
LECHEROS, GANADEROS. Esta semana desembarco varios lotes vacas y novillas recién paridas, gran producción, bajos precios. RIESCO.—Zamora.

VARIOS

TRASPASO Droguería, sitio inmejorable. Razón: Gutiérrez Rive-ro, 11, Zamora.

El Ferrocarril Zamora-Puebla de Sanabria es por su construcción y sus instalaciones el más perfecto de España

Las obras de superestructura han sido realizadas con la máxima perfección por "Vías y Construcciones S. A." en un alarde de capacidad y de medios



La Estación de Sarracín, sin ser de las más importantes del recorrido muestra claramente la elegancia y la originalidad de las líneas arquitectónicas de estas estaciones, las más bonitas de España.

No existen pasos a nivel.—Todas las estaciones tienen jardines, luz fluorescente y rótulos luminosos.—Los edificios tienen estilos arquitectónicos en consonancia con la comarca donde se alzan.—Línea subterránea de teléfono selectivo empleada por primera vez en ferrocarriles

En 1864 se pidió por primera vez el ferrocarril de Zamora a Galicia

En los 88 años transcurridos, el proyecto y su ejecución atravesaron numerosas vicisitudes

Asambleas, huelgas, polémicas, protestas y dimisiones en masa

Después del Alzamiento Nacional adquirieron las obras el impulso decisivo Por SANCHEZ-MANHER

Todos los enclavamientos se accionan ELECTRICAMENTE SUPRIMIENDOSE LOS GUARDA AGUJAS

La vía reúne todas las seguridades precisas para soportar tráfico intenso, tanto de carga como de velocidad

En esta misma página se exponen las más salientes vicisitudes por que atravesó la construcción de este Ferrocarril Zamora-Puebla de Sanabria que ahora entra ya, definitivamente en funcionamiento. Pero si es interesante conocer la historia pequeña, íntima, de esta gran obra que, precisamente por haber durado muchos años, ha atravesado por las más encontradas y difíciles situaciones, es mucho más importante aún poseer una detallada exposición de la forma admirable en que estas obras han sido ejecutadas y llevadas a la práctica, pese a tanto contratiempo y a tanta dificultad. Y en este aspecto de la realización material casi hay que agradecer la larga tardanza, puesto que ello ha permitido la aplicación de procedimientos novísimos y de instalaciones modernas que vienen a convertir a este Ferrocarril en el más perfecto de España y, por tanto, en verdadero modelo y patrón para cuantos se construyan en lo sucesivo.

Vamos pues a recoger aquí, algunos detalles —los más salientes— de ese aspecto técnico en el que se refleja el gran esfuerzo realizado por el Estado español para dotar a la provincia de Zamora de un medio de comunicación verdaderamente vital, que muy pronto dejará de tener esta importancia meramente provincial que ahora adquiere, para convertirse en obra del mayor interés nacional al alcanzar toda su total ejecución en el tendido desde La Coruña hasta nuestra ciudad, uniendo así a Galicia con el Corazón de España a través de esta arteria importantísima que tendrá en Zamora uno de sus nudos principales. He aquí algunos pormenores bien elocuentes:

La conveniencia del ferrocarril

El solo hecho de sacar a la extensa región sanabresa —la más apartada de la capital— de su secular arrinconamiento aislada, ya bastaría para dar a este Ferrocarril Zamora-Puebla de Sanabria una sólida razón de existencia que justificara la conveniencia de su ejecución. Pero no hay que olvidar que este Ferrocarril no es un fin, sino únicamente un medio, una parte de ese todo que es el tendido Zamora-Orense-La Coruña.

Por medio de este servicio, cuando esté totalmente realizado que, como acaba de anunciar una vez más con palabra firme y segura —el excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas, señor Conde de Valde-lano, será en el año 1954, se producirán unos acortamientos en kilómetros que son verdaderamente estimables y de consideración como se demuestra en los datos siguientes:

De Madrid a La Coruña, por León, hay actualmente 845 kilómetros, que por Zamora quedarán reducidos a 750, acortándose el recorrido en 95 kilómetros.

De Madrid a Vigo, por León, 837 kilómetros; por Zamora, 678. Acortamiento 159 kilómetros.

De Madrid a Orense, por León, 705 kilómetros; por Zamora, 546. Acortamiento 159 kilómetros.

De Madrid a Pontevedra, por León, 814 kilómetros; por Zamora, 685. Acortamiento 129 kilómetros.

De Madrid a Santiago, por León, 917 kilómetros; por Zamora 675. Acortamiento 242 kilómetros.

De Zamora a Coruña, por León, 727 kilómetros; por la nueva línea, 454 kilómetros.

De Zamora a Vigo, por León, 713 kilómetros; por la nueva línea 381 kilómetros.

De Zamora a Pontevedra, por León, 727, kilómetros; por la nueva línea, 380 kilómetros.

De Zamora a Santiago, por León, 796 kilómetros; por la nueva línea 380 kilómetros.

De Zamora a Orense, por León, 581 kilómetros; por la nueva línea, 249 kilómetros.

Cifras extraordinariamente expresivas, lo son sin embargo mucho más, si se tiene en cuenta que el acortamiento real en kilómetros es mucho mayor en lo que se refiere a tiempo de viaje, puesto que al trazado modernísimo y seguro de la vía permite velocidades superiores. Y si se tiene en cuenta el transporte de mercancías que se paga por el concepto Tonelada kilómetro se comprende la enorme economía que se producirá con el nuevo Ferrocarril una vez terminado en toda su longitud.

Por otra parte, este primer tramo Zamora-Puebla que ahora se inaugura, pondrá en circulación gran parte de la economía leonesa cumpliendo así uno de los más vivos deseos expresados por nuestro Caudillo, como ocurrió cuando se inició el servicio del cuarto trozo Santiago-La Coruña en 1946.

Comprenderá el recorrido total 50 estaciones y proporcionará a toda la zona por la que este ferrocarril se extiende un rápido y seguro medio de comunicación, vía abierta al mismo tiempo para el comercio y la riqueza regionales y formando un enlace de vital importancia en la Red Nacional de nuestro país.

DOS DE LAS CUATRO PARTES, ESTÁN TERMINADAS

El Ferrocarril de Zamora a La Coruña tiene una longitud total de 453 kilómetros con 598 metros. Está dividido en cuatro trozos, que son los siguientes:

PRIMER TROZO: (107'845 kilómetros).—Zamora; La Hiniesta; Andavías; Carbajales; Losacio; Abejerra; Sarracín; Pobladora; San Pedro de las Herreñas; Pedroso; Robledo y Puebla de Sanabria.

SEGUNDO TROZO: (141'850 kilómetros).—Puebla de Sanabria, 108 kilómetros; Pedralba, 112,400 kilómetros; Requejo, 120,200; Lubián, 132,450; Villavieja, 144,870; La Ca-

pilla, 156,870; La Gudiña, 165,500; Campo de Becerro, 175,810; Cerdedo, 182,610; Alberguera, 193,900; Villar del Barrio, 203,880; Baños de Morgas, 215,500; Paderne, 224,400; Taboadela, 234,350 y Orense, 245,930.

TERCER TROZO: (129'040 kilómetros).—Orense-Cañedo, 249,120; Santa Cruz de Arabaldo, 280,470; Maside, 273,220; Carballino 280,210; Brués, 287,320; Irijo, 299,100; La Gesta, 312,210; Lalin, 318,800; Taboada, 328,500; Silleda, 334,160; Bandeira, 344,860; Puente Ulla 356,610; Suaña, 368,340 y Santiago, 379,780.

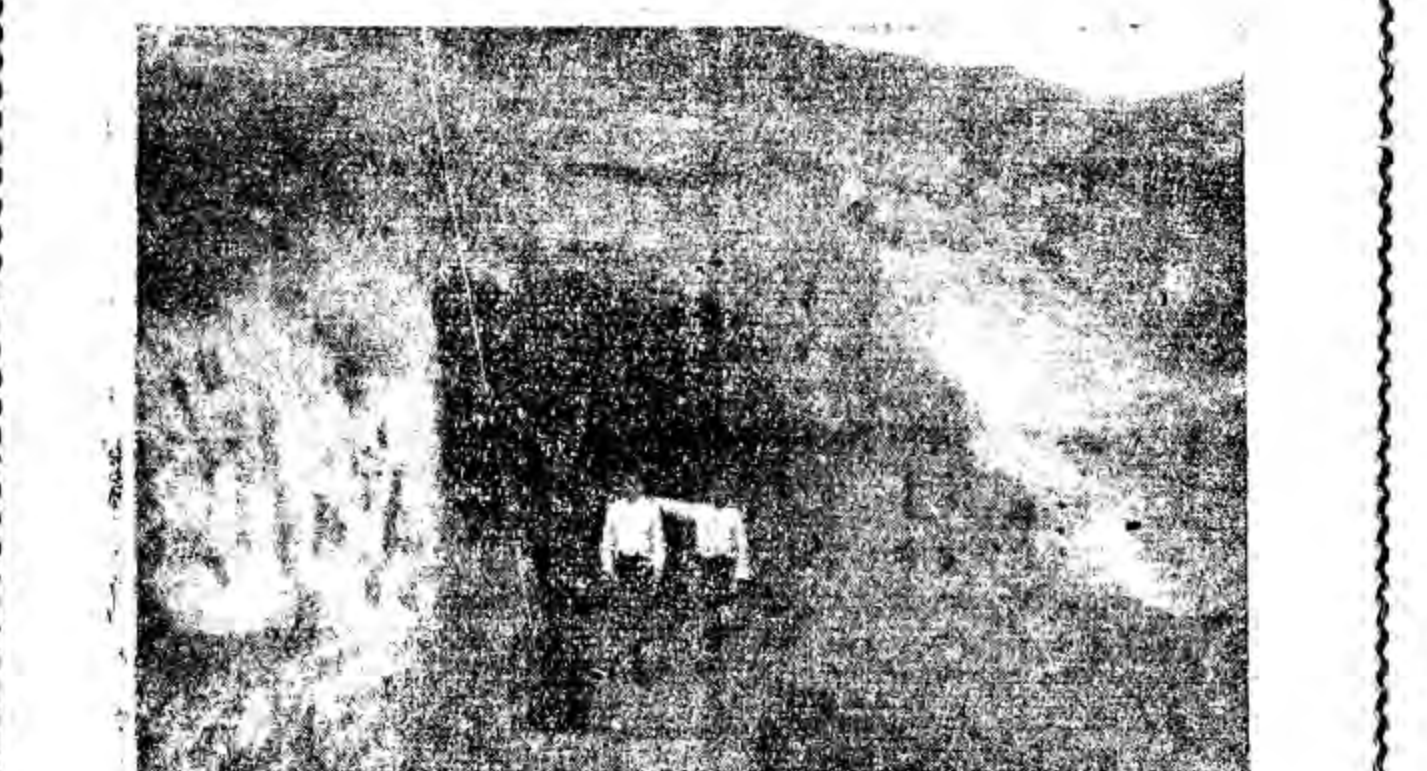
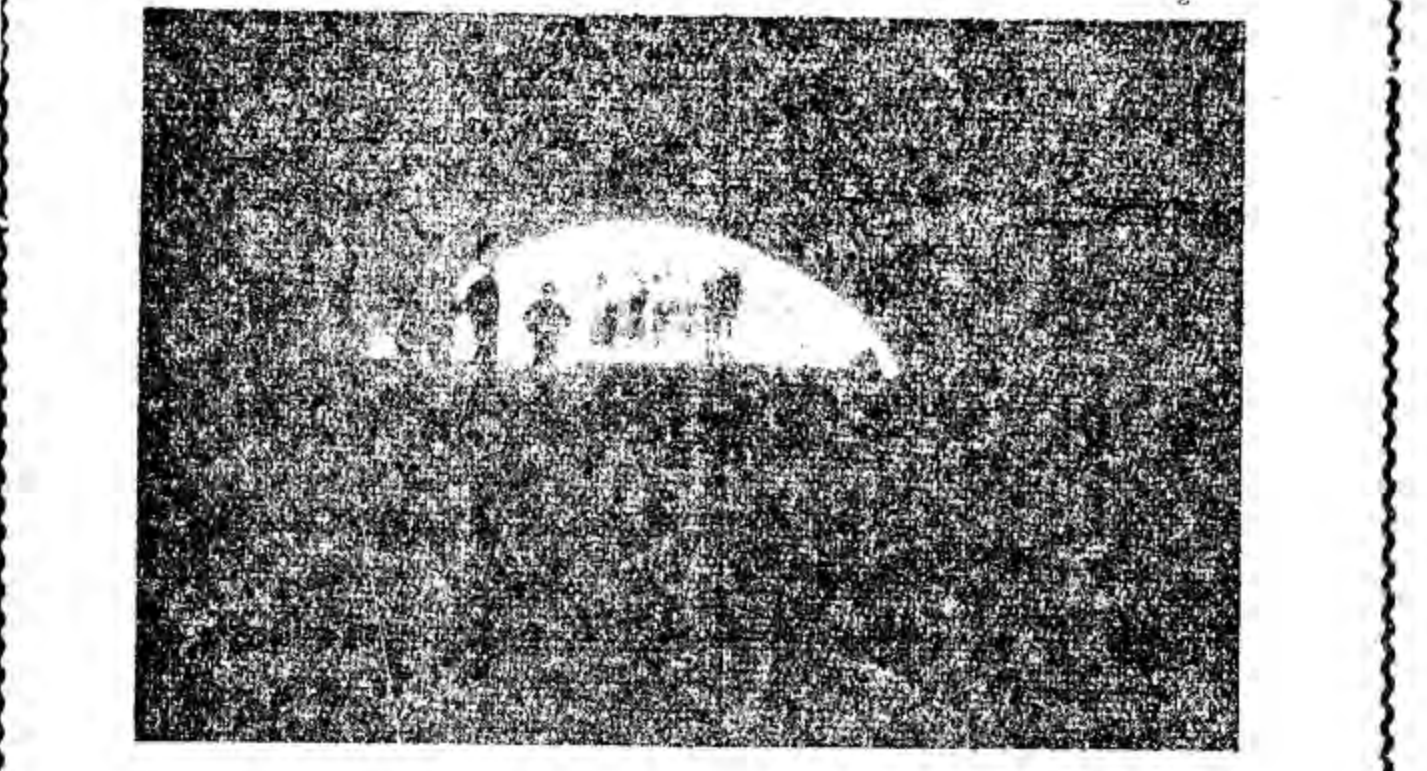
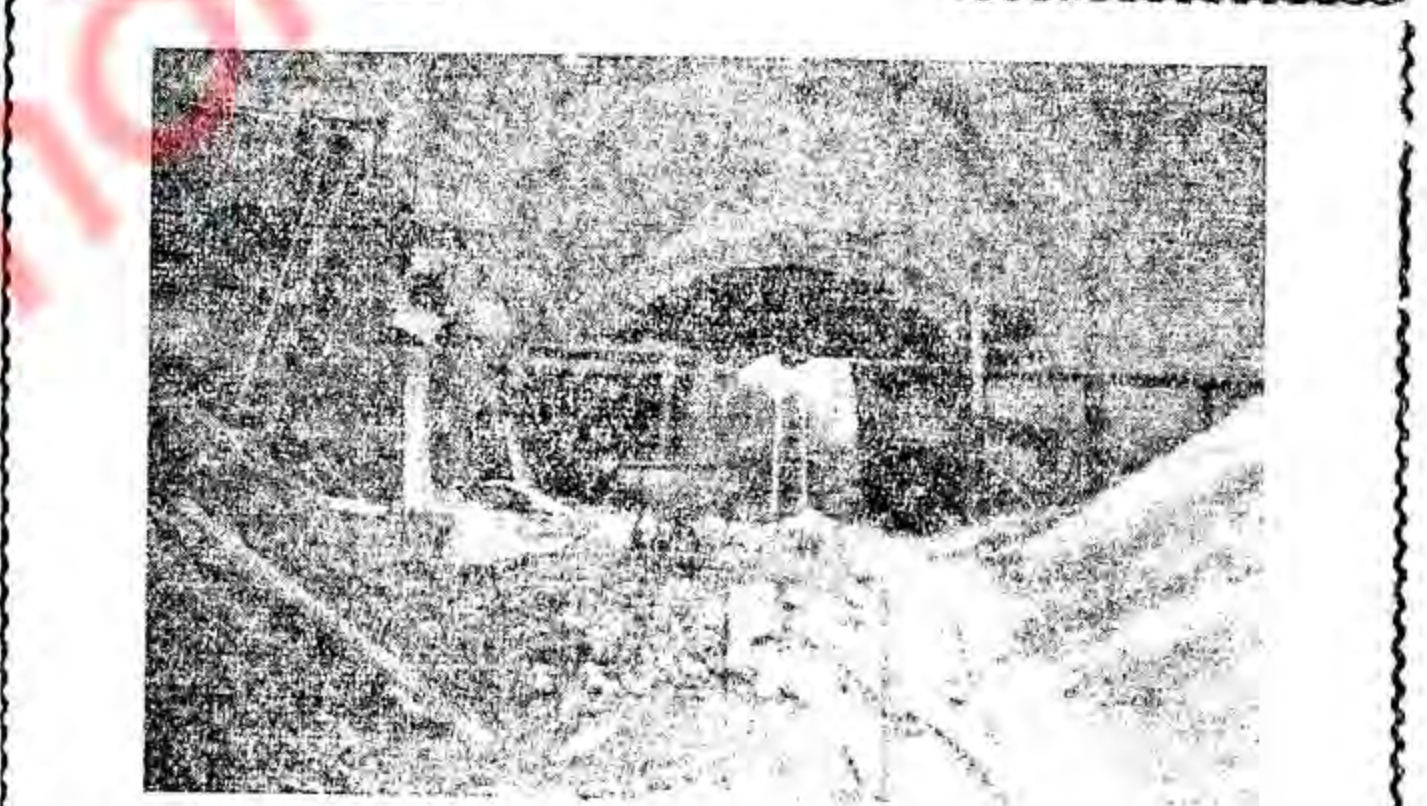
CUARTO TROZO: (74'800 kilómetros).—Santiago de Compostela-Sionlla, 388,480; Verdia, 394,530; Berroo, 399,780; Castelo, 404,80; Orendes, 408,380; Queijas, 419,780; Cereda, 424,890; Ujes, 446,430 y LA CORUNA, 456,430.

De estos cuatro trozos mencionados, el cuarto, es decir el de Santiago-La Coruña fue inaugurado por Su Excelencia el Jefe del Estado en abril del año 1946 y desde entonces se encuentra en explotación a pleno rendimiento. Actualmente se inaugura este primer trozo Zamora-Puebla y por lo que se refiere al segundo Puebla-Orense y al tercero Orense-Santiago están ya muy avanzadas todas las obras de infraestructura que comprenden la explanación, obras de fábrica, tunches, viaductos y estaciones.

Puede confiarse plenamente, por tanto, en que —dado el interés constante y el entusiasmo infatigable del Ministro de Obras Públicas y la especial atención del Generalísimo— así firme promesa, ya reiterada varias veces, de la total terminación para el año 1954 será una realidad más, de ese constante esfuerzo de superación y de engrandecimiento que bajo la égida del Caudillo está alcanzando a todos los rincones de España.

CARACTERÍSTICAS DEL TROZO ZAMORA-PUEBLA

Los trabajos de replantío iniciados, empezaron en este trozo primero en el mes de febrero del año 1927 y finalizaron en junio de 1928. Terminada esta primera fase previa comenzó la explanación de la vía que si bien se ha hecho para vía única, se ha tenido en cambio una precaución de construir todas las obras de fábrica, que son la parte verdaderamente costosa, con el ancho preciso para vía doble de manera que si en su día se quisiera instalar la segunda vía no habría más que quitar tierra en las excavaciones de trincheras, etc. y en echar tierra en el relleno de terraplenes. Labor verdaderamente fácil y económica pues lo más difícil y costoso —viaductos, túneles, puentes, alcantarillas, ya (Pasa a SEPTIMA página)



He aquí tres fotografías de la historia del Ferrocarril Zamora-Puebla de Sanabria, conservadas en nuestro archivo. Tienen casi todas un buen montón de años. La primera muestra la entrada del segundo túnel situado en el cerro próximo al puente Croix. La segunda está tomada en el interior del mismo túnel. La tercera muestra la primitiva horadación de las tierras en la entrada del mismo túnel por la cuesta llamada Bolón de la Alberca.

Para hacer la historia del ferrocarril de Zamora-Orense hay que remontarse a la fecha en que se inauguró el de Medina-Zamora, puesto que en aquel mismo año, celebrado en Toro, con extraordinario esplendor y múltiples festejos, ya se expuso, por las autoridades asturianas, la conveniencia de completar la nueva línea con la prolongación hasta Orense por Puebla de Sanabria. Entonces secretario del gobierno civil don Nicolás de Castro y Achard pronunció un elocuente discurso, del que por suerte obra un ejemplar impreso en nuestro poder, en el que exponía: «La necesidad de poner a Galicia en contacto con el centro de la Monarquía reclama de una manera imperiosa la prolongación del trazado hasta Orense, empalmando allí con el ramal que conduce a Vigo». La petición no cayó en el vacío, pues el ministro de Fomento don Claudio Moyano Samaniego que asistía al acto, como hijo que era muy amante de esta provincia, en la que se crio su cuna, acogió la súplica con tanto interés que aquel mismo año —este hecho tuvo lugar el 1.º de mayo de 1864— se aprobó por Real Decreto la concesión de este ferrocarril que hoy se inaugura en su trozo primero, el más importante y por consiguiente el más decisivo. Ochenta y ocho años ha violeto la provincia pendiente en todo instante con la inquietud de esa aspiración, que se creyó en algunos momentos que iba a entrar por cauces de ejecución inmediata, otros quedó postergada hasta el extremo de que se temió haber sido abandonado el proyecto y como otros muchos obras importantes que se han realizado o están en vías de ejecución, ha debido a convertirse en realidad el genio creador de nuestro Caudillo insano, que gana las más difíciles batallas lo mismo en la guerra que en la paz. (Pasa a SEPTIMA página)

La ingente labor llevada a cabo por "Vías y Construcciones, S. A."

Su personal técnico, sus equipos de maquinaria especial y la perfección de su labor, acreditan a esta entidad como la mejor montada de España. El tendido de vía se ha realizado con una rapidez extraordinaria y con las máximas garantías.

Tras exponer detalladamente la importancia de estas obras, y la forma en que se han realizado las distintas fases de su construcción, es obligado dedicar el más elogiado comentario a una Entidad que ha tenido parte destacadísima en la terminación del ferrocarril Zamora-Puebla y en la perfección de su tendido. Nos referimos a "VIAS Y CONSTRUCCIONES, S. A." organización de la que España puede sentirse orgullosa, porque no solo posee un personal técnico competentísimo y perfectamente impuesto en las más modernas técnicas de trabajo, sino que cuenta además con poderosísimos y perfeccionados elementos materiales de labor, maquinaria especial, y cuantos medios son hoy precisos para efectuar el tendido de un ferrocarril no solo con las máximas garantías de rendimiento y eficacia sino, por añadidura, con la máxima celeridad y rapidez.

Sus equipos de maquinaria especial con arreglo a los más nuevos sistemas de trabajo, han permitido seguir un proceso racional-técnico de construcción tan bien estudiado y desarrollado que se ha podido realizar el tendido de vías sin cadenas, continuando todas las operaciones necesarias en tal forma que, a medida que avanzan los camiones mecánicos por la explanación, va quedando atrás la vía ya totalmente terminada y en disposición de entrar en funcionamiento sin más operaciones. Este procedimiento no sólo garantiza la máxima rapidez en los trabajos, sino lo que es más importante, asegura también la homogeneidad y la perfección de la obra ejecutada. Estos trabajos han sido realizados bajo la experta dirección técnica del ilustre ingeniero de Caminos, don José María López de Letona y del Encargado General de las obras, nuestro querido amigo don Antonio Quintana Castañón, tan estimado en Zamora donde cuenta con innumerables amigos. Para completar esta información nos hemos puesto al habla con el señor Quintana que nos ha mostrado algunas de las máquinas modernísimas utilizadas para estos trabajos, tales como Cajadora-bastardadora de traviesas, propie-

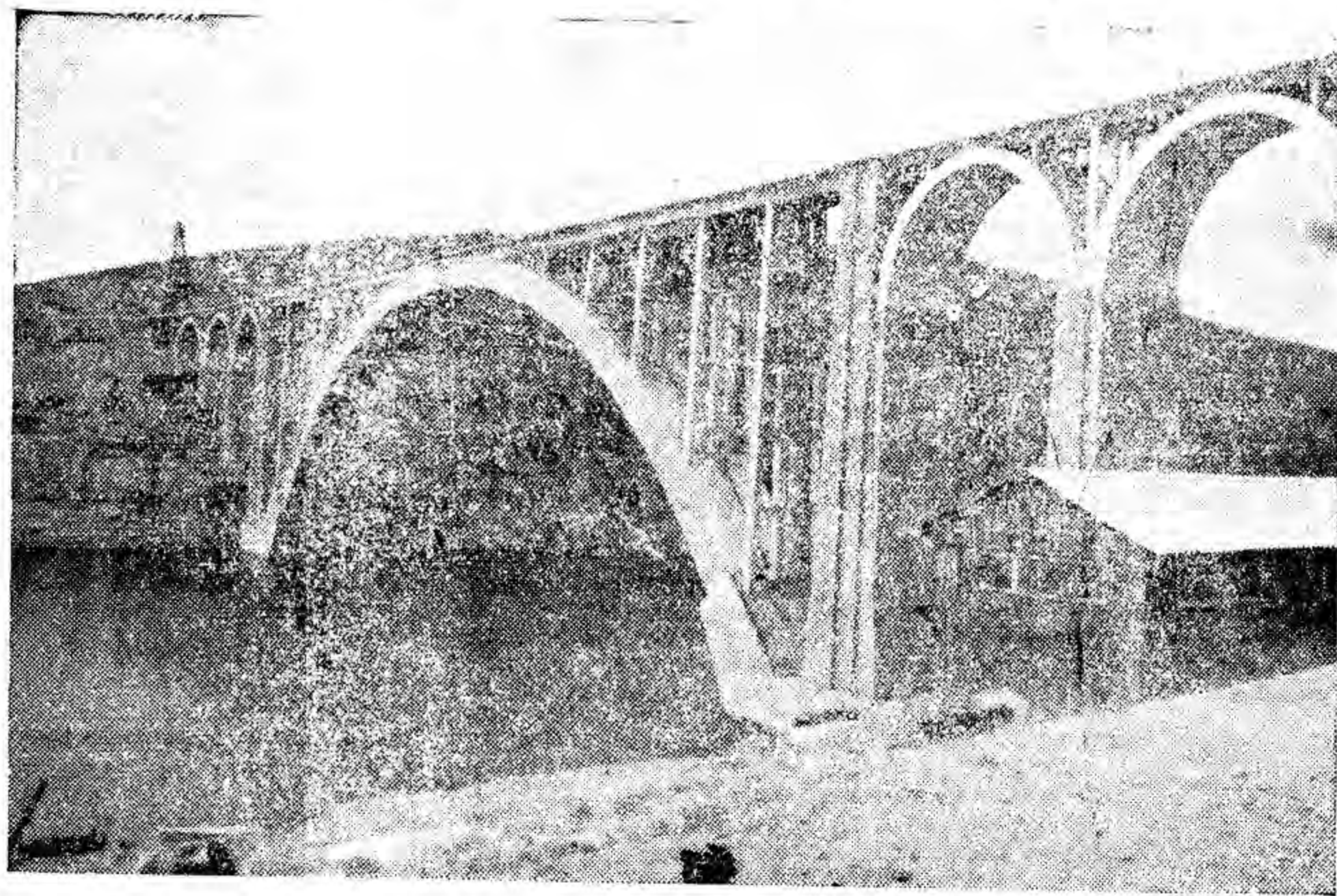
dad exclusiva de VIAS Y CONSTRUCCIONES, S. A. que constituye por sí sola un rotundo exponente de potencia y actualidad técnica. Hemos visto también la Orilladora y reparadora nueva mente bastadora-bastardadora, que sirve para quitar el balastro viejo de la vía sobre la explanación, lanzando fuera de ésta las tierras y detritus inservibles. Hemos contemplado así mismo fotografías de los grandes talleres que VIAS Y CONSTRUCCIONES, S. A. posee en Fuenlabrada, donde se trabaja intensamente para abastecer de materiales y medios auxiliares a estas obras del Ferrocarril Zamora-Puebla de Sanabria, al mismo tiempo que en los Talleres que VIAS Y CONSTRUCCIONES, S. A. posee también en Madrid y en Zamora. En 1942 inició VIAS Y CONSTRUCCIONES, S. A. las obras de superestructura de este primer tramo y conseguida tuvo que luchar contra una enorme penuria de productos siderúrgicos, aquella escasez que todo recordamos y que desgraciadamente afectó al ritmo constructivo nacional alrededor del año 1945. Pero vencida esa considerable dificultad, volvieron entregada las obras a la deseada velocidad en su desarrollo. (Pasa a SEPTIMA página)

Así se construyó el Viaducto del Esla

SU COSTE SE ELEVO A 11.495.193,38 pesetas

Las obras se iniciaron en octubre del año 1934 y quedaron terminadas en 1942

Se precisaron 32.000 metros cúbicos de hormigón y 570 toneladas de acero



Una misa en lo alto de la estructura metálica

El terrible huracán del 15 de febrero de 1941 devastó todas las instalaciones, pero no produjo en el arco la más pequeña anomalía

Características

La necesidad de que el ferrocarril de Zamora a La Corona tuviese la menor longitud, lleva aparejado no tan solo que la distancia en kilómetros fuese lo más corta posible, sino que a la longitud virtual le ocurriese lo propio. Ello motivó que el trazo con el río Esla situado a 23 kilómetros escasos de las márgenes del Duero, hubiese de realizarse con una rasante elevada sobre el fondo del cauce de dicho río Esla, a fin de evitar una contrapendiente elevada, y esta rasante, situada a unos 100 metros del fondo del río y el embalse de Iberduero en Ribaduro, obligaron a realizar esta maravillosa obra de ingeniería, orgullo de España. Las características de las mismas son las siguientes: Capacidad para doble vía, con una anchura del tablero de 8,70 metros. Longitud total de 179,75 metros. Luz teórica 209,81 metros. Flecha 62,40 metros. Altura sobre el punto más bajo del lecho del río 100,09 metros. Ancho del arco en clave 7,90 metros. Ancho del arco en arranques 9,07 metros. Sección del arco en clave 1,50 metros. Sección del arco abigarrada por los huecos longitudinales, siendo el mayor de los cordones superior e inferior de 0,90 metros en clave y 1,321 metros en el apoyo sobre el salmer.

La cimbra metálica

La construcción del gran arco que se proyectó primeramente se había sobre una cercha de madera, hubo de modificarse y se adoptó la cercha metálica, constituyéndose, en cierto modo, una armadura rígida de hormigón, de tal forma que, a medida que fuera colocándose este, insistiendo sobre la cercha metálica, se fueran formando cordones de refuerzo que, trabajando conjuntamente con la cercha, en forma de estructura mixta, dieran, en todo momento, resistencia suficiente para soportar el nuevo hormigón fresco, hasta la terminación total del arco, y cuya estabilidad transversal quedó asegurada mediante un sistema de cables y botones de amarre. La cimbra metálica, se construyó soldando sus elementos con electrodos revestidos, por la gran garantía que ofrecen. El montaje de la misma se ejecutó por elementos separados, es decir, soldando entre sí el conjunto, formado por dos triángulos homólogos de cada cuchillo, con sus arriostramientos respectivos para trasladar, con el elemento de que se disponía, estos elementos hasta su posición definitiva y hacer, después, la soldadura de unos triángulos con otros, para formando solamente grupos de cuatro elementos triangulares, con longitudes alrededor de los 25 metros, dejando los colgados, mediante pendolones provisionales, de los cables de suspensión, para no hacer la soldadura definitiva de

Sobre el embalse de los Saltos del Duero, en estas tierras de Castilla, saltando impulsivo y ágil entre sus dos orillas, este viaducto, vencedor del vacío, con el mayor arco del mundo, cuando fué construido, en hormigón armado, sus doscientos diez metros de luz y cien metros de altura sobre el lecho del río, se alza en el tendido del ferrocarril, en construcción, de Zamora Orense Coruña, pasando por Santiago de Compostela y que supone un ahorro de distancia de 246 kilómetros entre éste y Madrid con una economía de tiempo de cinco horas en un tren expreso....

Obra genial, intrépida y grandiosa, enaltecedora del Cuerpo de Ingenieros de Caminos que lo ha concebido y proyectado para honra de España, pues todos los elementos de inteligencia, de trabajo y materiales son exclusivamente españoles... Obra audaz y sorprendente que, al ser vista de lejos tendida entre las dos laderas distantes, posee el aspecto de un encaje tenue y ligero, muestra de que en estos apartados rincones de Castilla, las gentes de España vencen y triunfan en época de paz, en los campos de la ciencia y del esfuerzo, como antes supieron hacerlo, en época de lucha, en los campos de batalla.

estos trozos entre sí, hasta tener todos ellos dispuestos en su posición definitiva y después de arreglar, perfectamente, la directriz general de la cercha, como vamos a ver.

Para facilitar la soldadura en obra de los cuatro elementos triangulares que forman cada grupo, iban provistos de pasadores provisionales que aseguraban la sujeción de cada dos triángulos consecutivos mientras se hacía una primera soldadura por puntos, para enlazarlos ya rigidamente y poder efectuar después la soldadura total con toda tranquilidad y seguridad.

En la unión de un grupo de

triángulos con otro se dispusieron pequeñas rótulas provisionales de tal forma que, en este momento intermedio, la cercha metálica formaba una especie de arco con seis articulaciones.

Cada grupo o elemento rígido, entre articulación y articulación, quedaba colgado de los cables de suspensión por un corto número de pendolones, que permitía la corrección perfecta de la posición en el espacio de cada rótula; una vez logrado esto y comprobado por medio especiales de medida, se hacía una primera soldadura de sujeción por puntos, y después, la soldadura final, para dejar encajadas ya las articulaciones intermedias, y que la cercha metálica constituyera de por sí un arco de tres articulaciones: dos en arranques y una en clave.

En este momento se retiraron los pendolones de los cables de suspensión, inútiles como elementos de sustentación de la cercha metálica, pues ésta, por sí sola quedaba en buenas condiciones para soportar los esfuerzos de hormigonado hasta constituir el arco definitivo.

botón y otro, por tres cables paralelos, y los de sujeción de los botones a las pilas, por dos cables paralelos.

Estos dos últimos cables, que corresponden al plano vertical del eje del arco, quedaban, por consiguiente, debajo del cable del blonduán, y habrían constituido una dificultad para el hormigonado, ya que quedaban en toda su longitud, por encima de la zona de arco a hormigonar. Para evitar estas dificultades, se separaron los cables al salir del botón de anclaje, mediante una travesa horizontal de separación, volviendo a unirse otra vez sobre la pila, de tal forma que la caba de hormigonado, que bajaba del blonduán, podía pasar por entre los dos cables, sin dificultad.

Los cables de unión entre un botón y otro, con cuando también iban por el eje del arco, no requerían ya esta precaución, puesto que quedaban por debajo del mismo y no estorbaban el hormigonado.

La cercha durante el montaje, quedó primeramente, colgada de los cables laterales de suspensión de la cimbra de madera, pero sin colgar del sistema de cables centrales, de los cuales podía disponerse desde el primer momento para formar este sistema de arriostramiento de la cercha metálica.

Con objeto de asegurar la indeformabilidad de este sistema de triangulación, que forman los cables sobre el botón de amarre, era necesario evitar que, bajo la acción del viento, se aflojasen los cables del lado opuesto al viento, hasta el punto de quedar teóricamente trabajando en compresión, lo cual, naturalmente, no sería posible. Para ello se adoptó el sistema de establecer sobre los cables una tensión previa tal que la com-

presión teórica, por efecto del viento, no alcanzase, en ningún momento, esta tensión previa y los cables estuvieran, por consiguiente, sometidos a tracción en todo instante.

La unión entre la cercha metálica y el botón de amarre se hizo mediante un grueso árbol que pasaba a través de unas abrazaderas metálicas, rigidamente unidas a la cercha, y cuyo agujero o abertura era ovalado en sentido vertical. De este modo se evitaban los movimientos horizontales en dirección perpendicular al plano del arco, entre la cercha y el botón de amarre, ejerciendo así su acción de arriostramiento y rigidización contra la acción del viento, pero quedando la cercha metálica con posibilidad de movimiento en relación con el botón de amarre, en el plano vertical del eje del arco, para que los movimientos de la cercha, en este plano, por efecto de las dilataciones térmicas, y por efecto del hormigonado mismo, no vinieran coartados por el botón de amarre.

Una de las labores más pesadas: el plan de hormigonado

Una vez construida la cercha metálica, como acabamos de indicar, y arriostrada transversalmente por este sistema de cables, quedaba, holgadamente, resistente contra los esfuerzos del viento durante el hormigonado, siempre que éste se realizase progresiva y cuidadosamente para evitar esfuerzos de flexión demasiado grandes sobre la cercha, a medida que se fuera extendiendo el hormigón de unos puntos a otros. Este estudio del plan de hormigonado constituyó una de las labores más pesadas del proyecto, no habiéndose llegado a la solución definitiva más que a través de multitud de tanteos, que permitieron ir mejorando la distribución del hormigonado hasta encajar los esfuerzos de las piezas metálicas de la cercha, dentro de unos máximos muy aceptables, ya que el peso total de esta cimbra no alcanzó los 500 kilogramos por metro lineal de arco.

Comienza el hormigonado

Después de esto se hormigonaron, en toda la altura de la cabeza superior, los elementos o cerchillos que rodean cada uno de los dos cabezas superior. Este hormigonado se hizo por trozos cortos, de unos 3,50 m. de longitud para que los efectos de retracción fueran pequeños y pudieran quedar en gran parte anulados, dejando unas pequeñas juntas de unos 10 centímetros entre unos trozos y otros, las cuales se hormigonaban las últimas, cuando la tracción de todo el conjunto de trozos del arco hubiera podido producirse ya en su mayor parte.

Una vez hormigonados estos dos cordones superiores, la resistencia de la cabeza superior de la cimbra quedaba muy aumentada, y era ya posible hacer, en analoga forma, el hormigonado de las dos cabezas inferiores (cordón 2) al terminar este hormigonado, como esta cabeza inferior quedaba sin trabajo en el primer momento, el de la cabeza superior era demasiado fuerte para poder continuar vertiendo hormigón y sobrecargándola todavía más.

Para evitarlo, se introdujeron unos gatos hidráulicos, tanto en arranques como en clave, en la cabeza inferior, con objeto de pro-

EL ARCO

El arco así constituido arranca de unos salmeres que corresponden a la zona insustentable del embalse. Los timpanos del arco principal comprenden a dos partes distintas: una superior de 31,39 metros, que está formada por la prolongación de las vigas de los tramos laterales, pero sin armadura, y dos tramos laterales de viga continua, empotrada en las pilas estribo, de tramos de 42,50 metros, sobre calzadas que se agrupan en el arco principal, siendo la de mayor altura de unos 39,00 metros, contados entre el tramo del arco y la parte inferior de las vigas del tramo, que tienen una altura de 1,80 metros. Este arco principal está encastrado por las pilas estribo y los viaductos de acceso.

Las pilas

Las pilas están separadas la estructura de los viaductos de acceso de la correspondiente al gran arco central y responden a las mismas características de las pilas de los viaductos de acceso, que luego se describirán. En su conformación se emplearon eficientemente las vigas longitudinales de los porticos que forman los timpanos del arco principal para absorber los esfuerzos del tramo. La base de las pilas se sitúa sobre las salmeres del arco central, con la cual resulta una altura de 48,00 metros.

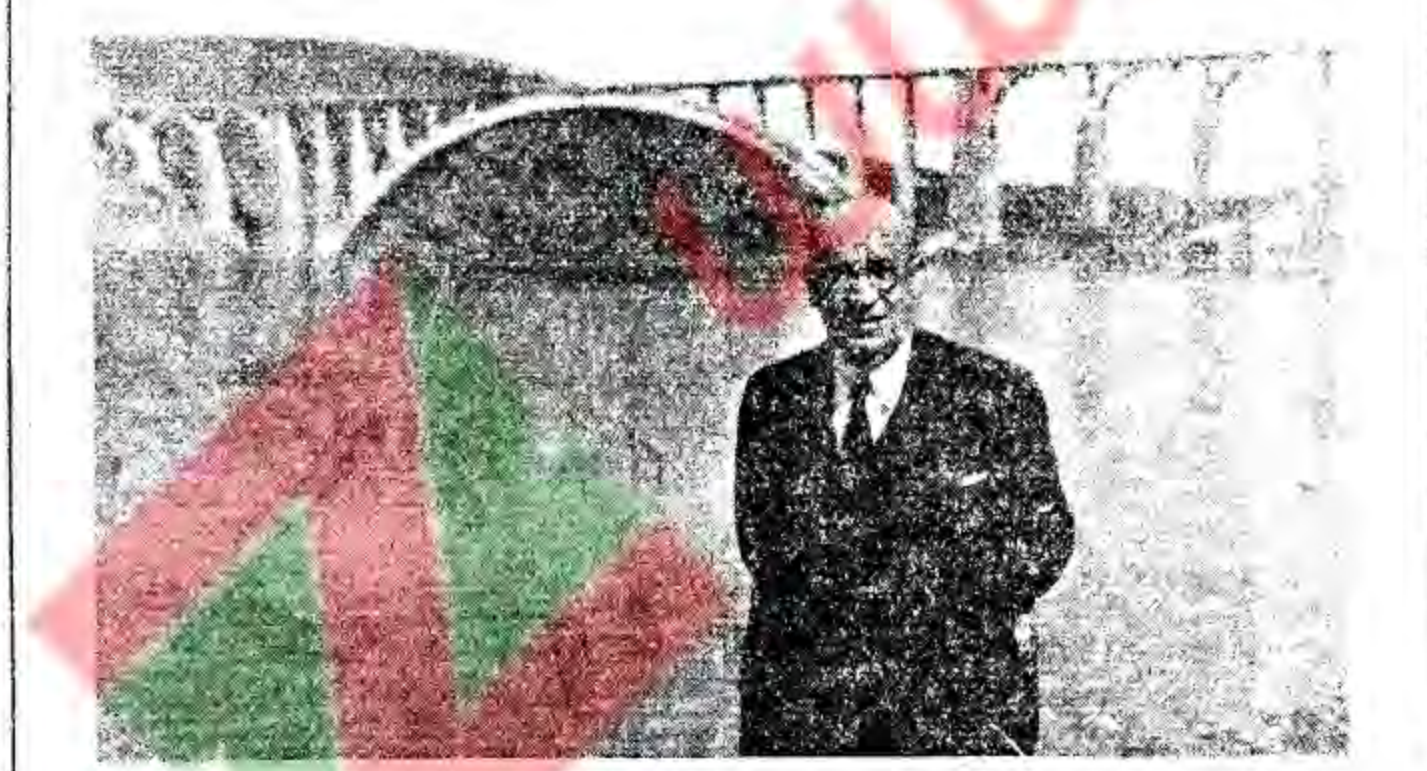
Viaductos de acceso

Los viaductos de acceso están constituidos por cinco arcos de 22,00 metros de luz al de contravente y otros tres, de igual luz, el de salida. Las alturas de las pilas varían desde 9,70 como máximo (pila 1) a 38,70 (pila 4), altura contada desde el cruce de rímelinas, a arranque de bóvedas. Las pilas son huecas de paramento de sillar artificial, que evita molestias en la construcción y proporciona excelente aspecto a los paramentos. Los arcos son de medio punto, de intrados circular, de 22 metros de diámetro. El espesor en la clave es de 1,20 metros y del 30 en arranques.

Los timpanos de los arcos de los viaductos de acceso están constituidos por góticos de hormigón armado.

Separando la estructura de los viaductos de acceso de la correspondiente al gran arco central y encuadrando a éste, se construyeron las pilas estribos, que responden a las mismas características de las pilas de los viaductos de acceso, antes descritas. En su conformación emplearon eficientemente las vigas longitudinales de los porticos que forman los timpanos del arco principal para absorber los esfuerzos del tramo. La base de las pilas se sitúa sobre el salmer del arco central, con lo que resulta una altura de unos 48,00 metros.

El hombre y su obra



Al dedicar a esta obra ingente de la ingeniería española, el comentario elogioso que merece, no podemos olvidar en modo alguno, al factor humano, a los ingenieros ilustres que tuvieron a su cargo las distintas etapas de su realización.

Y así recordamos que para la dirección, vigilancia e inspección de las obras por contrato fueron designados a las órdenes del Ingeniero Jefe de la Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, don Francisco Castellón Ortega, el excelentísimo señor don Alfonso Peña Boeuf y don César Villalba Grande, como ingenieros asesores y para los trabajos a pie de obra, don Antonio Salazar Martínez.

Al ser nombrado Ministro de Obras Públicas don Alfonso Peña, fué designado en su lugar el excelentísimo señor don Eduardo Torroba Miret y al ser rescindida la contrata, quedó encargado de la dirección a pie de obra el ingeniero don Antonio Salazar, muy querido y entrañable amigo nuestro y de todos los zamoranos, por su competencia extraordinaria, su sencillez, su bondad y su carácter amable para con todos, bien patentizado en las años que vivió entre nosotros, siempre pendiente de sus obras.

Por el esfuerzo denodado, el trabajo intenso y la responsabilidad que cargaron sobre sus espaldas estos hombres, fué posible que en aquella época pudiese España ostentar el gran orgullo de tener el arco mayor del mundo en hormigón, hoy pasado ya más de una década, sigue siendo el mayor del mundo para ferrocarril, sobrepasado

únicamente por el de Sandöen Suecia para el camino nacional de Estocolmo-Haparande. Los señores Castellón y Villalba han rendido su tributo a Dios Nuestro Señor y no pueden gozar hoy de la alegría que supone ver inaugurado el ferrocarril por el cual tanto dieron. Por eso nosotros, desde el fondo de nuestro corazón elevamos una plegaria por su eterno descanso. Los señores Peña y Torroba, por sus grandísimos méritos han llegado a la cumbre de su carrera, profesores de la Escuela, Presidentes de Institutos de Construcción y Cemento, Académicos, condecoraciones, etc., únicamente queda el más modesto, el más humilde de los que intervinieron, pero que con su gran laboriosidad, su leal colaboración con todos su gran inteligencia y ante todo y sobre todo por su gran fe en los designios de Dios, hizo posible el milagro de terminar la obra encomendada, en medio de tan grandes dificultades como era inevitable existiesen durante nuestra Cruzada, con la celeridad, economía y silencioso balallar diario, siendo nosotros testigos de la prohibición de que su nombre figurase en ninguno de los bien ganados elogios, y que todo redundara en la mayor gloria de Dios y de la Patria. Ingeniero amigo, muy amado de Zamora, se escondió en los afanes de otro trabajo para rehuir plácemes bien ganados, pero quedaba aquí el recuerdo inolvidable de su gran labor ingenieril y de caridad. A él se deben un sin fin de proyectos, grandemente redactados, los abasteci-

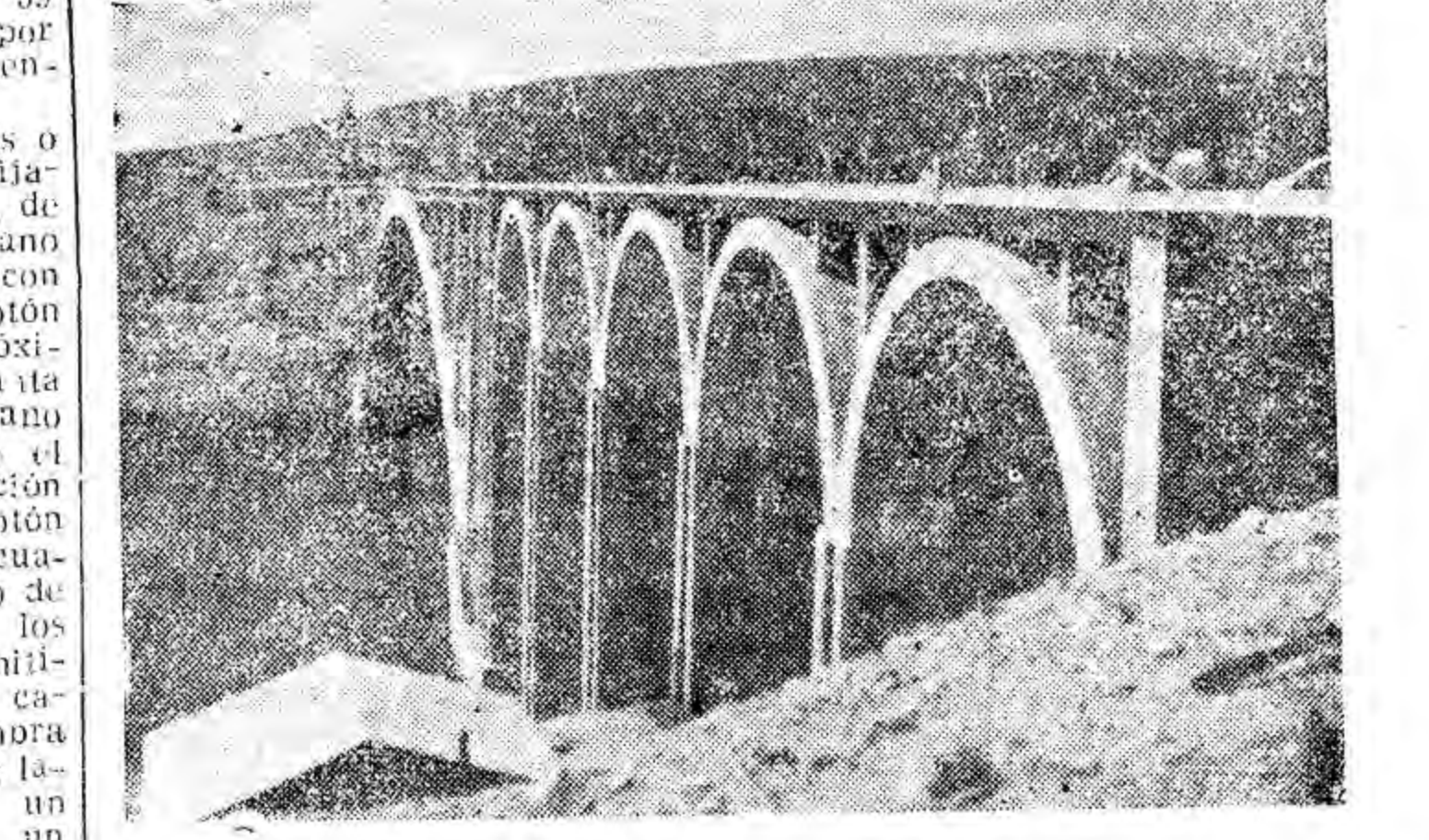
(Pasa a la página siguiente)

Cables laterales

Sin embargo, carecía de rigidez suficiente para soportar los fuertes empujes de viento a que había de estar sometida durante la construcción. Aun teniendo resistencia teórica suficiente, las desviaciones y cortamientos que resultaban del cálculo, bajo la acción del viento, eran tan grandes que sobrepasaban los límites de lo admisible en buenas condiciones de trabajo, y por eso se adoptó, después de diferentes ensayos y tanteos, el sistema de completar la rigidez transversal de la cimbra, mediante unos cables de arriostramiento que mantuvieran fijos en el espacio, dos puntos de la cercha metálica, situados a 39 metros de los arranques, y, por consiguiente, a una separación, entre sí, de 94 metros.

Cada uno de estos dos puntos o botones de amarre quedaban fijados por cuatro cables o grupos, de ellos: uno, horizontal, en el plano del arco, uniendo un botón con otro, que, arrancando del botón iban a parar a la ladera más próxima a uno y otro lado de la plaza del arco, y otro que, en el plano vertical del arco, subía desde el botón de amarre a la coronación de la pila-estribo. Así, cada botón quedaba fijo en el espacio por cuatro tensores, y todo el conjunto de cables podía disponerse con los mismos que constituían, primitivamente, el grupo central de cables de suspensión de la cimbra de madera. Los amarres, en las laderas, estaban formados por un solo cable. El elemento entre un

botón y otro, por tres cables paralelos, y los de sujeción de los botones a las pilas, por dos cables paralelos.



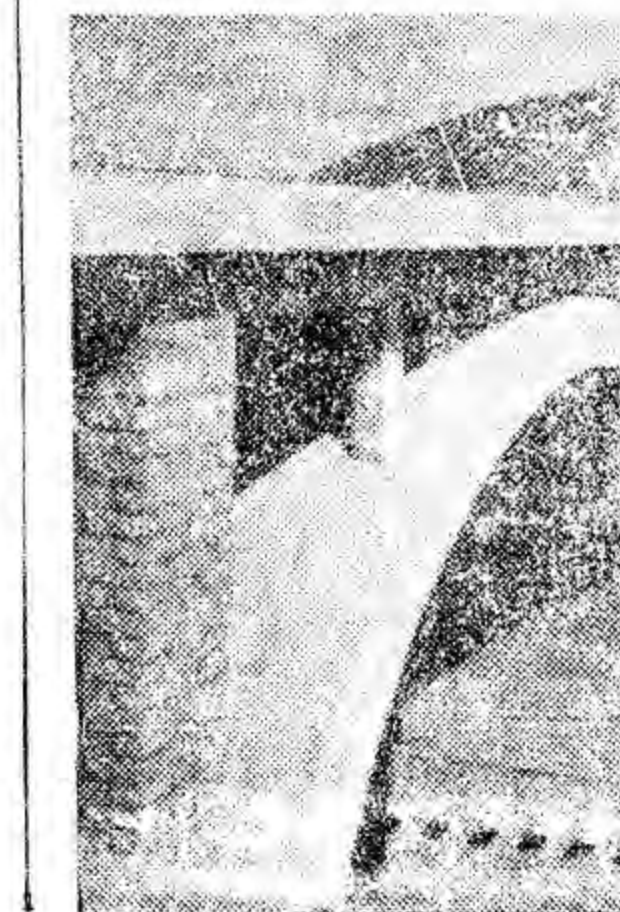
vocar en ésta una compresión de unos 150 toneladas por cuchillo, que, al mismo tiempo que ponía en carga la cabeza inferior del viaducto, en una cantidad semejante, la carga a compresión de la cabeza superior, repartiendo, por consiguiente, los esfuerzos entre ambos elementos.

En la misma forma se hormigonaron después los cuatro tabiques y, por último, los elementos de la cabeza superior, hasta completar el arco.

El hormigonado de todos estos cordones se hizo en la misma forma que el hormigonado de las cabezas superiores iniciales.

Una vez terminado el hormigonado del arco, podría darse ya por terminado éste, pero se consideró preferible introducir una nueva compresión en clave, con los gatos hidráulicos, mayor en la cabeza.

(Pasa a la página siguiente)



Así se construyó el Viaducto del Esla

EL HOMBRE Y SU OBRA

(Viene de la página anterior)

za superior que en la inferior, para igualar, nuevamente, las compresiones, pues, habiéndose hormigonado en último lugar la cabeza superior, quedaban estos últimos cordones sin carga de trabajo.

La amplitud de las instalaciones

La ubicación de las obras en una zona aislada, a 24 kilómetros de Zamora, y con difícil acceso, requirió unas instalaciones lo suficientemente completas, que permitiesen desarrollar los trabajos casi exclusivamente con los medios propios de la obra y, por otra parte, la magnitud de ésta precisaba instalaciones de bastante importancia y capacidad. Por esta razón se procuró dotar a las obras de albergues, talleres, almacenes e instalaciones accesorias para tener, no sólo el material o materiales apropiados o acopiados en buenas condiciones, sino alojar al personal especializado, y poder, con todo ello, asegurar la regularidad del trabajo al ritmo requerido, y, al mismo tiempo, realizar las reparaciones de la maquinaria y de los elementos indispensables para la buena marcha de los trabajos.

Las instalaciones que en un principio construyó la contrata fueron sucesivamente durante los trabajos efectuados, con posterioridad, por administración, modificadas, reducidas o ampliadas y, desde luego, mejoradas, según requirieran las necesidades de la obra, como más adelante detallaremos, ya que la ejecución de la misma iba siendo más compleja y delicada a medida que se avanzaba en los trabajos, pues las primitivas instalaciones se hicieron para un limitado campo de acción, ya que, por corresponder a cimentaciones, salmeres, alzados de pilas y otros análogos, no eran adecuadas para los trabajos que se tuvieron que realizar después de rescindida la contrata, y muy especialmente lo que se refiere a la construcción del arco central, obra ejecutada por administración en su totalidad.

Entre las más importantes figuran, Caminos de acceso a las obras, línea eléctrica de 6 KV, instalaciones fijas, Albergues, Oficinas, Laboratorios, Taller de reparaciones de carpintería, de preparación de la armadura y calderería.

Unas cuantas cifras...

La construcción del viaducto

del Esla necesitaba la fabricación y colocación de unos 32.000 metros cúbicos de hormigón y 570 Tn. de acero, lo que representa un consumo aproximado de unos 28.000 metros cúbicos de grava y 16.000 de arena.

Se utilizó para el gran arco central, la grava de curvatura que se obtenía por machacado y la arena se transportó (del Duero desde Zamora). Para dar una idea de la calidad de los hormigones obtenidos solo hemos de consignar que la resistencia del que se empleó en el arco tenía a los tres meses una resistencia máxima a la compresión de 676 Kg/cm² y una media de 550 Kg/cm².

La estructura del viaducto, en el que la inmensa mayoría del hormigón hay que colocarlo a elevada altura del terreno, y muy especialmente en el que hubo que colocar en el gran arco central, la longitud total de la obra, el difícil y costosísimo acceso a la ladera derecha y el perfil del terreno, aconsejaron la instalación de una grúa aérea sobre el cable, para el servicio general de la obra, distribución del hormigón, bloques, etc., colocación de cimbras y armaduras.

...Y unas cuantas fechas

La construcción del viaducto comenzó en Octubre de 1934, siendo contratista M. Jacobson, que ejecutó los salmeres del arco y parte de los viaductos de acceso y la primera palizada sobre dichos salmeres.

En el año 1937 fueron expulsados de la España Nacional dicho contratista y su personal, prosiguiéndose las obras por administración, hasta quedar terminadas en el año 1942.

Simultáneamente con los trabajos de ejecución de los salmeres, se hicieron las cimentaciones de todas las pilas de los viaductos de avenida y alzado de las mismas.

A medida que se terminaban los alzados de las pilas, se construyeron los arcos, siendo ejecutados por la contrata los arcos uno y dos del lado Zamora, y uno, dos y tres del lado Coruña y en cascada los arcos cuatro, cinco y seis del lado Zamora por administración, una vez rescindida la contrata.

Una vez aprobado el nuevo sistema de montaje propuesto, se procedió al pedido y adquisición de

los materiales metálicos necesarios, comenzando los trabajos en esta parte de la obra en Octubre de 1939, construyéndose, en primer lugar, el taller, en el que se soldaban los elementos triangulares, que eran depositados en la parte ya construida del viaducto, de ambos lados Zamora y Coruña, apilándose ya clasificados, y desde cuyo sitio, y sin ulteriores manipulaciones, eran transportados por el cable al punto de su empleo.

Con el personal especializado de la Sociedad «Esa Ibérica», se realizaron estos trabajos de soldadura por administración directa.

Una misa emocionante

La construcción y montaje de la estructura metálica duró desde Octubre de 1939 a Julio de 1940, y una vez terminado felizmente el montaje de la auto-cimbra metálica, colocados sus buzones-rótulas en clave, y quedando, por lo tanto, alejado el peligro que significaba estar todo aquello colgado de los cables, y apoyado en una cimbra de madera, que ya había sufrido importantes deformaciones, sin ocurrir ni un accidente grave, ni episodio lamentable alguno, quiso el personal técnico de la obra, en acción de gracias por todo ello que, se celebrara una misa, precisamente encima del último tramo ejecutado, a la cual acudió fervoroso todo el personal obrero, y previo el permiso eclesiástico indispensable. Para dar al religioso acto la solemnidad debida, fue instalado un altar provisional, con el ornato necesario y correspondiente a la seriedad del momento y grandiosidad del lugar.

En confeccionar los tableros que habían de moldear las roseas número uno y dos, en colocar la separación de dovelas y en hacer el acopio de los materiales para el hormigonado del arco principal, se invirtió desde Agosto a Octubre de 1940, en cuya fecha se dió comienzo al hormigonado de los huecos que había entre los dos perfiles que componían las dos cabezas superior e inferior, y que se denominaron roseas cero y cero prima. Simultáneamente con estos trabajos se procedió a la laboriosa y comprometida colocación del botón de amarre, indispensable, para asegurar la estabilidad al vuelco de la estructura y que salvó de una segura ruina a la obra

ya ejecutada, durante el ciclón de Febrero de 1941.

El arco venció al huracán

Las inquietudes y peligro de la construcción se presentaron en la lucha con los elementos aire y frío, pues en la noche del 15 al 16 de Febrero de 1941 padecimos el terrible huracán, que tantas desgracias acarreó a España, en cuya fecha estaban hormigonadas las roseas uno y dos, esta última sin terminar, y sin que produjese ningún desperfecto en el arco, y el frío intenso y prolongado que dificultaba y hubiera impedido el hormigonado en un gran espacio de tiempo, si esta contingencia no se hubiese previsto en el proyecto redactado.

Durante el ciclón antes mencionado, se registró en el anemómetro instalado en la obra, una velocidad del viento, antes de su máxima intensidad, que la alcanzó alrededor de las nueve de la noche, de tres kilómetros por minuto. Afortunadamente, días antes habían sido tensados y arriados los cables de sujeción del botón de amarre, habiendo quedado éste completa y definitivamente instalado; gracias a ello no se registró ninguna anomalía, ni aun pequeña, en el arco, cuando al día siguiente se visitó y repasó todo por el personal encargado. No sucedió igual con las instalaciones, que fueron devastadas; ningún albergue ni vivienda quedó con techumbre; derribó totalmente la carpintería, y la casi totalidad de la línea eléctrica; arrancó corpulentas encinas milenarias; del tramo, a más de 500 metros aguas arriba, presentando el personal que allí vivía una cara de angustia y desolación sólo comparable al ciclón que sortearon. Ni el eje del arco, ni su directriz, sufrieron lo más mínimo, siendo su situación, cuando el viento cesó, completamente normal.

Maniobras de corrección

Para realizar la maniobra de corrección en clave se contaba con 36 gatos hidráulicos, capaces de producir una carga cada uno de 400 toneladas. También se contaba con dos bombas de alimentación de fabricación nacional, de

710 atmósferas de presión máxima con dos velocidades, regulador automático de presión, acoplable a un motor eléctrico, con sus manómetros, etc.

La maniobra se efectuó en la primera quincena de Noviembre de 1941, y duró aproximadamente quince días, aún cuando la verdadera corrección se hizo en los dos últimos, pues los anteriores se invirtieron en la colocación de los gatos que ocupaban el lugar de las rótulas que se desmontaron, en corregir fugas en las uniones y en rectificar la posición de algunos gatos que se acodaban.

En total, la presión necesaria para poner en movimiento la enorme masa del arco fue de 5.600 toneladas.

El coste de las obras fue de 11.495.193,38 pesetas.

Sólo un accidente grave

El más grave de los accidentes fue el ocurrido a un obrero que estaba encargado del buen arrollamiento de los cables, en los tambores del cabrestante del transportador aéreo, al que hubo que amputarle una pierna a la altura de la rodilla, y habiendo quedado, por tanto, con una incapacidad permanente. El resto de los accidentes han sido leves, pudiendo dar idea de ello la siguiente relación, que se refiere al periodo comprendido desde Noviembre de 1937 a final de 1940, durante el cual las obras se ejecutaron por administración directa.

Ocurrieron en el indicado periodo 21 accidentes, uno de los cuales fue el anteriormente reseñado; del resto, cuatro curaron antes de los siete días; once, antes de dos semanas; dos a los veintidós días; uno, al mes, y dos al mes y medio; en este tiempo, el número de jornales empleados fue de unos 90.000, resultando, por ello, un tanto por ciento muy bajo.

(Viene de la página anterior)

mientos de agua de Peñaranda de Bracamonte, Puebla de Sanabria, Madridanos, Cerceninos, de arreglos de calles, de Castroverde y tantos y tantos otros consejos, e informes, que han sembrado una semilla de impedecida gratitud, que hoy quisiéramos ver premiada con alguna recompensa por el Generalísimo tan celoso en descubrir estos actos beneméritos, y así poder acercarlo un poco a los compañeros de fatiga y afán en los días de trabajo. Sinceramente creemos que una Cruz al Mérito Civil sería digno y justo premio a una vida tan ejemplar.

Nosotros que conocemos bien su espíritu sencillo y su modestia sincerísima, sabemos que nada quiere, nada pide y nada desea, pero interpretando el sentir de Zamora y de los zamoranos, que en esta hora de realizaciones consumadas, saben bien cuánto se esforzó, se afanó y se desveló don Antonio Salazar para llevar a feliz término esa sobrehumana y gigantesca tarea a la que se entregó de lleno, este hermoso Viaducto, nos atrevemos ahora —al dedicarle el comentario que se merece— a solicitar para él el justo honor y el premio bien ganado que se le deben.

Bazar J.



San Torcuato, 20
Teléfono, 2375
ZAMORA

Talleres E. Grasset, S. A.

CONSTRUCCIONES METÁLICAS Y ELECTROMECAÑICAS

Carretera de El Pardo, 15

MADRID

La ingente labor llevada a cabo por "VIAS Y Construcciones, S. A."

(Viene de TERCERA página)

gracias sobre todo al alarde de medios que, como ya decimos, maneja VIAS Y CONSTRUCCIONES, S. A., puesto que además de las grandes máquinas a que antes aludimos, se utilizan elevadores de tirantones, barrenadores de longirinas, desmonta y vehículos automotores, taladradoras automáticas, sierras y elevadores de carriles, cargadoras de traviesas, diólosos, etc., etc., elementos que forman un conjunto mecánico de precisión y eficiencia, producto de la técnica moderna mejor llevada.

EL 13.376 PESETAS IMPORTAN ESTAS OBRAS

El importe de las obras de superestructura realizadas por VIAS Y CONSTRUCCIONES, S. A. en este primer trozo asciende a 14.313,376 pesetas.

Esta Empresa ha llevado también a cabo el tendido de la nueva estación de Zamora, que ha sido realizado en un plazo increíblemente corto, evidenciando también con ella la extraordinaria rapidez que puede alcanzarse —dentro de la mayor perfección— en la

ejecución de esta clase de trabajos mediante el empleo de los procedimientos indicados.

La Sociedad «VIAS Y CONSTRUCCIONES, S. A.» que ha demostrado en todos estos trabajos que es la mejor montada en España para esta clase de obras por la cantidad de medios auxiliares y mecánicos que posee así como por el magnífico cuadro de personal de que dispone, considera como un timbre de honor —así nos lo aseguraban sus Jefes— el haber puesto en el logro de estas obras del Ferrocarril Zamora-Puebla de Sanabria, como lo hizo en el tramo Santiago-Coruña, las concesiones de sus procedimientos y las patentes exclusivas de todos los dispositivos mencionados y de otros semejantes al servicio de una empresa de tan alto valor nacional para la que, como hemos indicado, trabajaron también sus Talleres de Zamora, Madrid y Fuenlabrada, con organización y capacidad productora suficiente para abastecer de material y de medios auxiliares las obras indicadas.

El ferrocarril Zamora - Puebla de Sanabria...

(Viene de TERCERA página)

está realizado con doble ancha. Unos tres millones de metros cúbicos de tierra han sido removidos y transportados en la explanación y construcción de terraplenes.

El desarrollo total de la obra es de 107.038 metros con 235 alineaciones, de las cuales en recta predominan (entre curvas y contra curvas) de 200 metros, para que quede perfectamente encajado un tren cuyo número de unidades podrá ser de siete con los actuales expuestos a gran velocidad.

La explanación ha sido hecha en las curvas con radios mínimos de cuatrocientos metros y pendientes máximas de 15 milésimas.

El desnivel que salva este ferrocarril es de 312,780 metros, pues partiendo de la Estación de Zamora a la cota de 639,22 metros sobre el nivel del mar, llega a Puebla de Sanabria con cota de 326,44. He aquí, para mejor comprensión de este desnivel y su equipamiento, el cuadro de estaciones del recorrido con indicación de distancias en kilómetros y altitudes en metros.

La Hiniesta 9.706 kilómetros.

Altitud 721,50, metros.

Andavías: 18,736 kilómetros. Altitud 722,50, metros.

Carbajales: 30,147 kilómetros. Altitud 772,80, metros.

Losacio: 39,939 kilómetros. Altitud 802,50 metros.

Abejera: 50,886 kilómetros. Altitud, 853,00 metros.

Sarracín: 61,306 kilómetros. Altitud, 869,50 metros.

Pobladora: 69,979 kilómetros. Altitud, 914,00 metros.

San Pedro de las Herreñas: 77,752 kilómetros. Altitud, 957,50 metros.

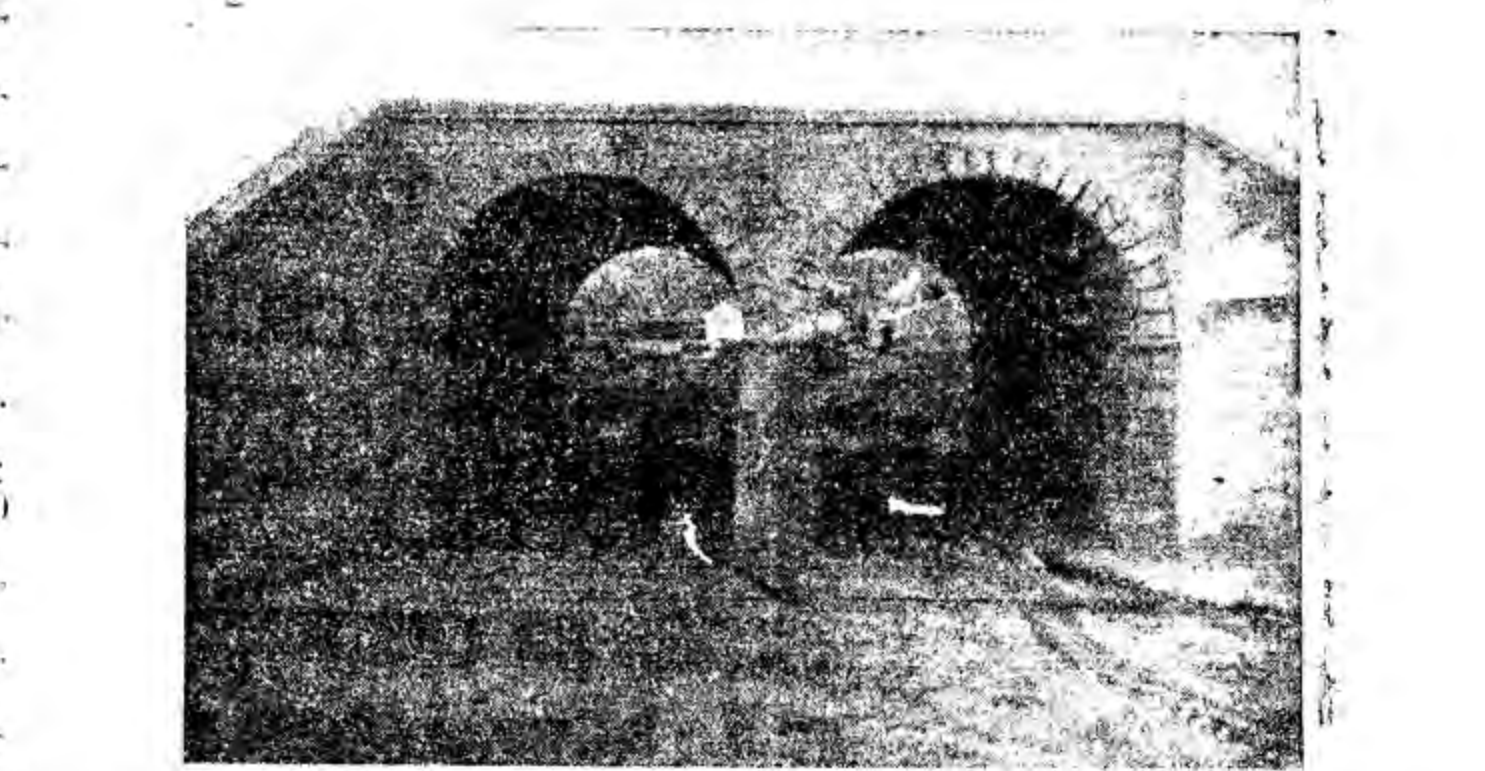
Pedroso-Linares: 88,432 kilómetros. Altitud, 666,00 metros.

Robledo: 95,476 kilómetros. Altitud, 952,00 metros.

Puebla de Sanabria: 106,871 kilómetros. Altitud, 952,00 metros.

LAS OBRAS DE FABRICA

Como queda dicho todas las obras de fábrica, como tajeas de 0,60 y un metro de luz y alcantarillas de 1,50 y 2 metros de luz, cuya ejecución se fué realizando a medida que se efectuaba el corrimiento de tierras de desmonte, tienen la anchura precisa para doble vía.



TRES IMPORTANTES VIADUCTOS

Mención especialísima merecen los tres hermosos viaductos que se han construido en este trozo primero. Uno de ellos verdaderamente colosal por sus verdaderamente características, el llamado de «Martin Gil», va ampliamente comentado en este mismo número. Por ello, nos referiremos únicamente a los otros dos, que son el llamado del Vertillo, situado en el término de San Martín de Tábara, a la salida de agujas de la estación de Losacio y está formado por 13 arcos de diez metros de luz y tres de 12, con una longitud total de 212 metros siendo la construcción de los arcos de hormigón en masa y las pilastras de mampostería. El otro viaducto de igual construcción y también muy importante es el llamado del Río Truchas, a la salida de la estación de Robledo y está constituido por 10 arcos de 12 metros de luz y 5 de 20 metros luz, siendo su longitud de 280 metros. La altura del Vertillo es de 30 metros y la del Truchas de 45.

para este fin, los cuales ponen en comunicación con ellas a todos los pueblos de la comarca que atraviesa y sirve el ferrocarril.

Tanto este nudo de carreteras como la iniciación de las obras y su realización a un ritmo desconocido en España, se debe al incabable esfuerzo del Ingeniero de Caminos don Eugenio de la Sola, Encargado de los trozos primero y segundo por parte del Estado y que ayudado por el Ayudante de Obras Públicas don Emilio Sanz, consiguió sacar adelante estos trabajos, después de una paralización de 5 años, y llevarlos a feliz término a gran velocidad de construcción.

No hay pasos a nivel

He aquí un detalle que revela por sí solo la importancia de las obras realizadas y la metódica atención que se ha puesto en la ejecución de todos los detalles en este Ferrocarril: no existe en todo el recorrido que ahora se inaugura, ni un solo paso a nivel. Esto da idea del inteligente proyecto realizado para conseguir diversa altura entre la vía y las carreteras, en evitación de los penosos accidentes que los antiguos «pasos a nivel» solían ocasionar.

La vía reúne toda clase de seguridades

La vía de este Ferrocarril se halla construida con toda clase de seguridades y de un modo concebido para poder soportar un intensísimo tráfico ferroviario, tanto de trenes pesados de mercancías como de expresos que alcancen las más grandes velocidades.

El carril empleado en el tendido es el del tipo unificado español de doce metros de longitud y 45 kilos de peso por metro lineal. Cada pareja de carriles está asentada sobre 20 traviesas, estableciéndose —como ya queda apuntado— en las estaciones intermedias amplios servicios para la circulación de trenes con vías de cruce, alcance y apareadero.

Las estaciones de Carbajales, Sarracín de Aliste, San Pedro de las Herreñas y Puebla de Sanabria, tienen las instalaciones necesarias para abastecer a las locomotoras.

Siete Túneles

En el primer trozo Zamora-Puebla de Sanabria, existen siete túneles que si bien no son ninguno de ellos de grandes dimensiones por cruzar únicamente pequeñas divisorias o espaldones de la ladera en que se apoya y desarrolla el ferrocarril, en algunos tramos, no obstante tienen su importancia, porque la construcción de todos ellos ha representado el vencimiento de dificultades y de problemas considerables.

- 1.º Túnel de San Lázaro, de 355 metros de longitud.
- 2.º Túnel de Valoño, 155 metros.
- 3.º Túnel de Abejera, 430 metros.
- 4.º Túnel de Robledo, 285 metros.
- 5.º Túnel de Siete Marías, 275 metros.
- 6.º Túnel de Lagilde, 253 metros.
- 7.º Túnel de Puebla, 195 metros.

La longitud sumada de estos túneles es de 1.940,73 metros.

Todos estos túneles tienen también sección para doble vía y en su mayoría van revestidos de hormigón en masa.

UN TELEFONO CADA 1.840 METROS

Otro detalle que demuestra la conceñida construcción de este ferrocarril y el empleo de los más modernos medios, es la instalación telefónica.

Para la comunicación entre las estaciones se ha instalado un cable de teléfono, armado, subterráneo de cinco pares, de los cuales corresponden a los teléfonos omnibus, directo y selectivo, queda otro par para el bloque entre estaciones y el quinto para reserva.

Este cable subterráneo es el primero que se instala en España para usos ferroviarios y asegura la comunicación telefónica en toda la línea con la ventaja consiguiente sobre el tendido aéreo que todo sufre en caso de temporales.

Otra gran ventaja de este tendido telefónico ha sido la instalación de puestos de socorro, cada 1.840 metros. Así, en caso de producirse averías o incidencias, el personal del tren se puede dirigir a uno de los Puestos de fundición donde se encuentra la capta telefónica y enclavar allí el teléfono portátil de que van provistos, poniéndose en comunicación con la estación que se desea.

EDIFICIOS: LAS ESTACIONES MAS BONITAS DE ESPAÑA

Parte importantísima de este ferrocarril es la que se refiere a los edificios construidos para las Estaciones de su recorrido. Aparte de la de Zamora cuyas características generales comentamos aparte porque su extensión y su trascendencia lo merecen, todas las otras estaciones son verdaderamente las más bonitas de España, como comentaba no hace muchos días una de las personalidades que realizaron el primer recorrido de prueba por esta línea.

Todas obedecen en sus líneas arquitectónicas a distintos estilos que se acomodan a las características de paisaje y clima del lugar en que han sido enclavadas. Así, la de Puebla de Sanabria, de clásica construcción, pertenece al modelo de las Hamadas «de montaña» el más adecuado para la temperatura fría y las frecuentes lluvias del lugar donde se ha levantado.

Todas las Estaciones llevan preciosos jardines, con profusión de flores y plantas, que han sido diseñados por el famoso jardinero mayor de Madrid, don Cecilio Rodríguez.

La iluminación es espléndida, toda ella de luces fluorescentes y cada estación lleva tres rótulos luminosos con el nombre, situados uno a cada lado y otro en el centro, de modo que el viajero pueda ver cómodamente desde cualquier punto del tren, el lugar en que se encuentra.

Todas las estaciones disponen además de una longitud de vía libre de 540 metros.

Para la iluminación de andenes llevan cuatro columnas de 500 vatios de potencia y seis columnas centrales con dos focos. Además un foco en cada esquina del edificio de viajeros.

Saliendo de Zamora, una estación si y otra no, tienen respectivamente 4 y 3 vías.

Las estaciones han quedado enlazadas a la red general de carreteras por los caminos de acceso de 6 metros de anchura, construidos

Todos los cambios de agujas y las señales se mueven electricamente

Por último destacamos también este otro detalle bien elocuente que demuestra con cuánta razón afirmamos que se trata de uno de los Ferrocarriles más modernos de España.

No solo el alumbrado de las estaciones es magnífico, sino que además todas ellas van provistas de un sistema eléctrico para accionar mecánicamente los cambios de agujas y de señales.

Cada una de las estaciones del trayecto, dispone de un cuadro de mando y comprobación en el despacho del jefe, que permite el accionamiento directo de la aguja y de la señal, colocando por tanto las vías en la posición requerida por el tren que sale.

Este sistema de bloqueo, que es de los más perfectos que existen en el mundo —hasta el punto de poderse afirmar que, con el desaparecen los accidentes que por error de las agujas o señales se producían— relaciona una estación con la siguiente, de una manera que si se da la salida a un tren de una estación quedan cerradas las vías de salida en dirección contraria de la estación siguiente, lo que permite asegurar el funcionamiento de trenes.

Con objeto de suministrar energía para el funcionamiento de motores, señalizaciones y alumbrado de todas las estaciones, se ha tendido una línea eléctrica de 15.000 voltios a lo largo del trazado del ferrocarril, cuya subestación se encuentra en la capital, en terrenos de las antiguas oficinas de El Porvenir de Zamora. Para el tendido de esta línea se han instalado unos 3.400 postes de carril.

Otras dos cifras elocuentes: el número de carriles utilizados en la vía es de 26.000 aproximadamente y el de traviesas de 239.000.

En 1864 se pidió por primera vez el ferrocarril de Zamora a Galicia

(Viene de TERCERA página)

Resultaría curioso dar pormenores detallados en un artículo de las alternativas sucesivas por que ha pasado el ferrocarril Zamora Orense no ya solo desde que fué aprobado el proyecto, sino después de ya iniciadas las obras.

En 1932, construidas casi todas las estaciones del trayecto, a punto de concluir los viaductos de Vertillo y Losacio, iniciado el de Martin Gil y en avance progresivo el túnel de Padornelo, el ingeniero D. Eugenio Rivera secundando quizás las sugerencias de un grupo político, inició en la prensa una violenta campaña contra el ferrocarril, llegando a aconsejar que se abandonara todo lo hecho, que sumaba por entonces la cifra de 80 millones de pesetas, por considerar que la obra resultaba antieconómica para la nación.

D. Vicente Machinbarrena contestó adecuadamente a aquella campaña poniendo claramente de manifiesto la necesidad de concluir lo y la conveniencia de su explotación.

3.º Salamanca Feroselle-Zamora.

4.º Puebla de Sanabria-Medina de Rioseco Palanquinos por Benavente.

5.º Valladolid-Tordesillas-Toro-Fuenteauco-Cubo del Vino, con posible prolongación a Ledesma.

También se incluían como necesarias las líneas Bermillo-Fermosele-Zamora y León Benavente, con lo que se lograría una total comunicación en la provincia.

prenden Zamora-Puebla-Orense y Santiago-Coruña y poco después se anunciaba la subasta de los trozos 2.º y 3.º Coruña Orense Santiago.

El 19 de marzo de 1927 fué día memorable, ya que dieron comienzo los trabajos que luego habían de sufrir diversas interrupciones.

Ello originó manifestaciones públicas de protesta, como la que tuvo lugar en Zamora el 7 de junio de 1930, la asamblea del 16 de marzo de 1932, la huelga general del 21 del mismo mes y año, con dimisiones colectivas de Ayuntamientos, Diputaciones y Cámaras de Galicia y Zamora, acordándose además por las autoridades medidas de defensa. Todo este ruidoso proceso trajo como consecuencia que se reunieran en el Parlamento las Comisiones de Presupuestos y Obras Públicas, decidiendo modificar el dictamen anterior, con lo que se dió satisfacción a las aspiraciones de Galicia y Zamora.

Etapa decisiva

Durante la república tuvo diversas alternativas y las que hubo favorables, justo es consignarlas, fueron en las etapas que desempeñaron cargos públicos algunos zamoranos—D. José María Cid, D. José Crespo Alvarez, D. Geminiano Carrascal y D. Federico Cantero—pues para lograr los avances por entonces conseguidos tuvieron que luchar denodadamente estos zamoranos con la oposición rabiosa de los elementos izquierdistas.

Concluido el Movimiento Nacional e iniciada la reconstrucción de España, se reanuda estas obras, ya de modo continuado, hasta llegar este tan anhelado instante en que vemos que empieza a ser realidad triunfante lo que fué motivo de inquietudes y esperanzas durante ochenta y ocho años.

La nueva Estación de Zamora

Además del soberbio edificio de viajeros tendrá numerosos pabellones y servicios auxiliares

16 vías paralelas con un total de 24 kilómetros van en su recinto

Fechas que jalonan la obra

El 23 de marzo de 1912 Zamora recibió alborozada la noticia de que había sido aprobado por el Senado el proyecto debido al ingeniero zamorano, D. Federico Cantero.

Por entonces debieron menudear los cambios políticos que mantenían a España en mercedosa vaivén, de un bando para otro, porque no encontramos ya noticias importantes sobre el ferrocarril, hasta el 23 de febrero de 1916, que tuvo lugar una asamblea de la que se llamaban por entonces «fuerzas vivas» y en la que se aprobaron unas conclusiones que fueron elevadas a los poderes públicos, pero que, como aquellos pliegos que recibían por centenares los ministros, cayeron en un pozo insalvable de donde nada volvió a salir a flote.

Senajente pasividad o indiferencia encorajaron con justa razón a los gallegos y zamoranos y resultó unos y otros a que fueran escuchadas sus demandas organizaron una asamblea en Madrid a la que solo de Zamora asistieron en tren especial más de 300 personas.

En los años siguientes corrieron vientos adversos para el ferrocarril y ello dió motivo a frecuentes y ruidosas manifestaciones de protesta tanto en las capitales de Galicia y Zamora, como en casi todos los pueblos.

Se empieza a vislumbrar la realidad

Después de aquella importante asamblea el Consejo Superior ferroviario incluyó el proyecto Zamora-Orense-Santiago en el plan nacional y en 7 de febrero de 1926 aprobó el Gobierno del general Primo de Rivera su construcción. En Marzo de 1927 se subastaron los trozos primero y cuarto, que com-

tor Gallego y la Escuela Normal del Magisterio a cuyas obras, no felizmente después de los años que hablan permanecido paralizadas y el soberbio edificio del Instituto Nacional de Previsión levantado en la Avenida de Italia, que es verdadero y admirable exponente de condiciones modernas.

Esta misma entidad que viene realizando obras importantes por España desde 1934 ha construido la Escuela Naval de Marítimos, los Hoteles Embajador y Finisterre en La Coruña y otras no menos importantes en Madrid, Sevilla, Valencia, etc. que harían muy larga esta lista.

16 VIAS PARALELAS

En la estación de Zamora, además del edificio principal, desahucian la construcción de los espaciosísimos muelles de piqueta y gran velocidad, talleres, viviendas de empleados, muelles para el ganado y una serie de edificaciones que la convierten en una de las mejores, más completa y de más bello trazado de las que existen en España.

La importancia de esta estación y de sus posibilidades de tráfico se revela en el hecho de que posee hasta 16 vías paralelas dentro de su recinto que llegan a sumar 24 kilómetros.

Dos asambleas decisivas

De los múltiples y diversos actos públicos que se celebraron en pro del ferrocarril fueron, sin duda, los más importantes y acaso los más decisivos las asambleas celebradas en Orense primero y luego en Zamora en los meses de marzo y abril de 1923.

En la que tuvo lugar en nuestra capital, que presidió el Prelado de la Diócesis y el entonces presidente de la Diputación don Juan Bermúdez, zamorano insigne y mérito prestigioso que ofreció generosamente su vida en aras de la profesión, se aprobaron unas conclusiones que por lo que respecta al trazado luego realizado se han tenido presentes en todo cuanto se ha hecho.

Como si bien nuestros lectores la nueva Estación del ferrocarril que se ha construido en Zamora, es un bello y suntuoso edificio que será puesto muy pronto en servicio, ya que se realizan ahora trabajos de ornamentación que no tendrán muy larga duración.

Si sorprendente es la perspectiva que tanto por uno como por otro lado ofrece el edificio, no es menos admirable la marquesina ya concluida, montada al aire, que es una muestra, un verdadero alarde, de la técnica española, que pone una vez más de manifiesto con esta atrevida obra su competencia. También son obras merecedoras de atención y encomio los pabellones de llegadas y salidas, muelles cubiertos y descubiertos, todo ello de reciente construcción, así como las naves para facturación, cochera de locomotoras, rotonda para locomotoras, taller de recorrido, dormitorios de agentes de tracción y de tren y otros importantes pabellones ya en construcción, o que se irán construyendo, obra de la Sociedad «Rodolfo Lama-Construcciones, S. A.»

La parte decorativa no solo de la nueva estación sino de las restantes del ferrocarril que hoy se ha inaugurado, ha estado a cargo de don Manuel Rodríguez de Zamora, cuyas importantes fábricas de mosaicos y tuberías de cemento han suministrado y suministran el material necesario para esas importantísimas obras que son orgullo de la producción nacional.

PABELLONES

En cuanto a las distintas dependencias de que constará una vez terminada la construcción de todos los edificios, de la estación de Zamora, serán además del edificio de viajeros, de bello estilo y acortamiento y de 85 metros de longitud, un almacén de gran velocidad y dos muelles cerrados, de gran anchura con una longitud ampliable de 133 metros, más dos muelles descubiertos con 100 metros de longitud, también para pequeña velocidad un embarcadero de ganado y muelle de carga y descarga de automóviles.

Dispondrá de grúas dinámicas para carga y descarga de mercancías pesadas. También se construirá un depósito de máquinas, vapor y 18 locomotoras, con su correspondiente taller para reparaciones y transbordador para agregar a los vagones unidades a los trenes un puente giratorio de 25 metros de longitud, talleres de reparación de locomotoras y recorrido, para su foso de bajar ruedas, almacenes y oficinas de material y tracción, con

sus viviendas y dormitorios para los agentes de tracción y de trenes.

Todo ello de una idea de la transformación total que va a experimentar la Estación del Ferrocarril de Zamora cuando sus servicios pasen a la nueva instalación que ha sido proyectada y realizada para que sirva de enlace de las líneas Plencia-Astorga, Medina-Zamora y Zamora-Coruña.

Para el servicio de trenes de viajeros se instalará un haz de cinco vías, todas ellas con andenes y comunicadas entre sí por pasos inferiores, destinándose las cuatro primeras para las direcciones, Salamanca, Astorga, Medina del Campo y Coruña; y la quinta para el paso de máquinas, furgones y material de viajeros.

Fatalmente, a este haz, se construirá otro, también de cinco vías destinadas cuatro de ellas al servicio de trenes de mercancías en las mismas cuatro direcciones indicadas y la quinta al servicio de transbordo.

El resto de las vías hasta dieciséis se destinan a los servicios interiores de la Estación, almacenes de carbón, depósito de locomotoras y material móvil y el servicio de los muelles.

«TALLERES E. GRASSET S. A.»

OTRA ENTIDAD QUE HA TRABAJADO EN ESTAS OBRAS

El montaje de las plataformas giratorias de distintos tamaños que van instaladas en la Estación de Zamora y en la de Puebla ha sido efectuado por una importantísima firma «TALLERES E. GRASSET S. A.», entidad especializada en toda clase de construcciones metálicas y electromecánicas que realiza en toda España numerosos trabajos de puentes metálicos, aparatos de elevación y transporte, grúas a mano, eléctricas y a vapor, carbantes, calderas, material fijo y móvil de ferrocarriles, turbinas hidráulicas, bombas, maquinaria eléctrica y de vapor, maquinaria para fábricas de cemento y otros muchos aspectos que demuestran la extensión de su actividad y su gran importancia.

La labor de «TALLERES E. GRASSET S. A.» en las estaciones de Zamora y Puebla ha sido eficientísima y otro motivo de satisfacción y de orgullo para las entidades de instalación técnica española,



Otros ferrocarriles que se consideraban necesarios

Por entonces la Sección de Planos y Proyectos del Consejo Superior de Ferrocarriles abrió información pública para conocer las necesidades que se dejaban sentir en España con mayor acierto y nuestra provincia presentó varios proyectos, que vamos a reproducir a título de curiosidad y por si algún día se creyera oportuno y conveniente resucitar alguno de ellos.

Se pedían para nuestra provincia las líneas siguientes:

- 1.º Zamora-Santiago-Coruña y por Orense y Puebla de Sanabria.
- 2.º Medina del Campo a Benavente.

Otra obra importante que está a punto de concluirse es el paso a nivel superior de la carretera de Villalpardo de 15,35 metros de ancho y 20 metros de luz, lo que permite que puedan pasar cuatro trenes a un mismo tiempo.

Estas obras, tanto las de la nueva estación, como las del paso a nivel citado, se realizan por la Sociedad «Rodolfo Lama-Construcciones, S. A.» que se encargaron de ellas en agosto de 1931. Inauguradas al paso a nivel se construyeron viviendas para obreros, almacenes y amplios locales para talleres.

Esta importante sociedad constructora era ya conocida y se había acreditado en Zamora con la pavimentación de la Avenida Vic-

tor Gallego y la Escuela Normal del Magisterio a cuyas obras, no felizmente después de los años que hablan permanecido paralizadas y el soberbio edificio del Instituto Nacional de Previsión levantado en la Avenida de Italia, que es verdadero y admirable exponente de condiciones modernas.

Esta misma entidad que viene realizando obras importantes por España desde 1934 ha construido la Escuela Naval de Marítimos, los Hoteles Embajador y Finisterre en La Coruña y otras no menos importantes en Madrid, Sevilla, Valencia, etc. que harían muy larga esta lista.

El montaje de las plataformas giratorias de distintos tamaños que van instaladas en la Estación de Zamora y en la de Puebla ha sido efectuado por una importantísima firma «TALLERES E. GRASSET S. A.», entidad especializada en toda clase de construcciones metálicas y electromecánicas que realiza en toda España numerosos trabajos de puentes metálicos, aparatos de elevación y transporte, grúas a mano, eléctricas y a vapor, carbantes, calderas, material fijo y móvil de ferrocarriles, turbinas hidráulicas, bombas, maquinaria eléctrica y de vapor, maquinaria para fábricas de cemento y otros muchos aspectos que demuestran la extensión de su actividad y su gran importancia.

La labor de «TALLERES E. GRASSET S. A.» en las estaciones de Zamora y Puebla ha sido eficientísima y otro motivo de satisfacción y de orgullo para las entidades de instalación técnica española,

ZAMORA recibió triunfalmente a S. E. EL JEFE DEL ESTADO

La llegada a la nueva Estación del ferrocarril fué verdaderamente indescriptible

Más de 15.000 personas se congregaron en distintos lugares de la población para aclamar al CAUDILLO

ZAMORA VISTE SUS MEJORES GALAS

La capital amaneció hoy por todos los sitios profusamente engalanada y calles y plazas, limpias y recién regadas, aparecieron enjardadas de colgaduras. Desde las primeras horas el vecindario vistiendo sus galas de fiesta se lanzó a la calle con evidentes muestras de impaciencia y con expresión alborozada en espera de que llegara la hora en que pudiera ver y aclamar al Caudillo de España.

Según hemos venido informando en días anteriores, la estación del ferrocarril y sus inmediaciones, las Avenidas de Requero, Tres Cruces, Ronda de la Feria, calle de Santa Clara y Plaza Mayor aparecen totalmente engalanadas con profusión de banderines y gallardetes. Realizando en este aspecto los airesos y monumentales arcos que se han erigido por la Diputación y el Ayuntamiento y sobre los que campean expresivas leyendas con dedicatorias cariñosas al Jefe del Estado.

Desde mucho antes de las doce empezaron a bajar a la estación ocupando numerosos coches, autoridades, representaciones y centenares de personas que querían ser los primeros en ver descendido del tren que, procedente de Puebla de Sanabria, trae hasta Zamora al Generalísimo Franco, y hacerle patente su salutación de bienvenida.

Las calles se hallan también concurridísimas, advirtiéndose la presencia de muchos forasteros,

vecinos en su mayoría de pueblos de la provincia que vinieron entusiasmados a la capital para unir sus aplausos y compartir el júbilo que hoy se ha desbordado en Zamora con caracteres de verdadera anotosis.

ESPERANDO AL CAUDILLO

Desde antes de las once empezaron a congregarse en la estación las autoridades y numerosas representaciones que en forma nutrida acudieron para recibir al Generalísimo.

En el andén formó una compañía del Regimiento Toledo, con banderas y bandas de música y tamboriles, al mando de don Luercio Lozano Baena, que rindió honores al Jefe del Estado.

Asimismo y en correcta formación se hallaba a la entrada principal y a lo largo del vestíbulo hasta la explanada de acceso al edificio una centuria de Falange mandada por el jefe Angel Blanco.

En los andenes vimos al señor alcalde de la capital don Francisco Pérez Loza y al vicepresidente de la Diputación don Manuel Prieto Arroyo, que acudieron con amplias corporaciones en pleno con los maceos y precedidos de la Enseña Bermeja.

También esperaban a S. E. el ex ministro de Obras Públicas don Alfonso Peña Bocuf y las señoras del Excmo. Sr. Gobernador civil, doña Margarita Masot de Alfin Delgado; señora del Excmo. señor director general de Correos y Telecomunicación doña María Luisa Ramos de Rodríguez Miguel y se-



ñora doña Remedios Martínez de Pérez Loza, las que hicieron entrega de bellos ramos de flores a la señora del Caudillo y a su hija la Excmo. señora Marquesa de Villaverde.

PERSONALIDADES Y REPRESENTACIONES QUE RECIBIERON AL CAUDILLO

Entre las numerosas representaciones y autoridades que esperaban la llegada del Jefe del Estado además de las ya mencionadas, vimos al ilustrísimo señor Vicario General del Obispado don Tomás Alonso Pinilla; Dean de la S. I. Catedral M. I. Sr. don Amador Gómez, Cabildo Catedralicio y parroquial, religiosos franciscanos y del Inmaculado Corazón de María.

De las representaciones asistencias anotamos a las juntas directivas en pleno de los ilustres colegios de abogados, médicos, procuradores, arquitectos, farmacéuticos practicantes, agentes comerciales, gestores administrativos, Camaras de la Propiedad Urbana y de Comercio.

También se hallaban en el andén el director de la Beneficencia provincial don Dacio Craspo Alvarez; inspector provincial de Sanidad don Medardo Rivera; presidente de la Asambila provincial de la Cruz Roja don Juan Losada; Fiscal de Tasas don Emilio Sanz; Fiscal de la Vivienda don Fidel Alda; Delegado provincial de Trabajo don Vitaliano Arvalo;

Presidente del Consejo provincial asesor del Instituto Nacional de Previsión y el señor director del mismo señor Lorenzo; ilustrísimo señor Delegado de Hacienda, Jefe de Rentas Publicas y de Previsión y los jefes todos de los distintos negocios.

Representaciones de la Banca, direcciones y profesores del Instituto de Segunda Enseñanza, Escuelas del Magisterio Masculino y Femenino; Escuela Elemental de Trabajo; escuelas graduadas y nacionales y nutridas representaciones del Magisterio; Inspectores de Primera Enseñanza y Sección Administrativa; ilustrísimos señores presidente y Fiscal de la Audiencia y señores Magistrados, Juez de Primera Instancia y Municipal y registro de la Propiedad.

Jefes de la Delegación de Industria y Sección Agronómica; Estadística y Abastecimientos; Interventor del Estado D. Joaquín Martínez Llorca e ingeniero de Vías y Construcciones don Antonio Guisasaola y don Enrique Meléndez Cabal, Inspector del Consejo.

Subjefe provincial del Movimiento don Arturo Almazán; Jefe del S. N. T. don Joaquín Barrios; Delegado provincial de Sindicatos don Amador Fernández y Jefe secretario y varias camaradas de la Sección Femenina de Falange.

También vino desde Toro el laureado grupo de Coros y Danzas, cuyas chicas estaban ataviadas con los vistosos y típicos trajes de viudita rica y labradora de Toro.

Jefes de Telegrafos y Correos, señores Arias y Junco; personal técnico de la RENFE; Comisario jefe de Policía señor Fuertes; comandante de la Guardia civil señor Esteban; Policía Armada con su capitán señor Andueza y Guardia Municipal.

La parte de organización estuvo a cargo del delegado provincial del Ministerio de I. y Turismo D. Porfirio Nafía Collado, quien atento a todos los detalles ha contribuido con su valiosa actuación a que este acto se viera rodeado de la brillantez que ha registrado.

También esperaban la llegada de S. E. los jefes de su casa civil y militar, con parte de su escolta al mando del comandante señor Torres y representaciones de «Iberduero» «Vías y Construcciones», «Roberto Lamas», «Talleres E. Grassel S. A.» y otras empresas (Pasa a SEGUNDA página)

El Caudillo en el Salto de Castro

Descendió a la sala de máquinas situada a 60 metros de profundidad y puso en marcha una turbina de 78.000 KVA.

El Prelado de Zamora bendijo la nueva presa de «Iberduero»

Aclamaciones en todos los pueblos del trayecto



Hotel de la Dirección del Salto del Esla, donde hoy ha obsequiado al Caudillo con un almuerzo el Consejo de Administración de la Compañía Iber-Duero (Cliché Archivo).

Desde Zamora, la caravana automovilística que seguía al coche del Caudillo con los Ministros y séquito, cruzó todos los pueblos del trayecto entre las aclamaciones incesantes del vecindario que en todos ellos se congregó en la carretera para tributar al Generalísimo el homenaje fervoroso de adhesión y de lealtad inquebrantable.

Los coches llegaron a Castro en una hora y cuarenta minutos alcanzando nuestro cochecillo, en algunos momentos velocidades de más de 90 kilómetros.

La Geografía del terreno comienza a cambiar en las cercanías de Castro presentando otros desniveles hasta encontramos con el nuevo sistema hidroeléctrico a inaugurar.

El recibimiento dispensado al Caudillo fué innarrable apareciendo todo el poblado adornado con colgaduras.

Su Excelencia descendió del coche y acompañado por el Presidente de la Sociedad Anónima «Iberduero» señor Conde de Arceche y por el Director don Ricardo Rubio, se dirigió a la presa recibiendo detalladas explicaciones de los técnicos.

Acompañaban también al Caudillo los Ministros de Obras Públicas y de Industria y Comercio y el Capitán General de la Región.

Después de recorrer las instalaciones de la Presa, S. E. bajó a la Central situada a 60 metros de profundidad, donde se había improvisado un altar en el que el Excelentísimo y Reverendísimo Señor Obis-

po de la Diócesis de Zamora, doctor don Eduardo Martínez González, asistido por su familiar don Agustín Hernández y por los reverendos párrocos de Fonbra y Muelas del Pan, bendijo la Sala de Máquinas.

Terminada la bendición el señor Conde de Arceche leyó unas cuartillas dando cuenta de las obras que tiene en marcha la Sociedad, de los saltos que tiene en estudio y características de cada uno de ellos, respondiendo al Caudillo.

A continuación el Generalísimo puso en marcha la nueva turbina de potencia de 78.000 KVA con lo cual oficialmente el Salto quedó inaugurado. El Director señor Rubio explicó al Caudillo los perfiles de la cuenca del Duero donde esta empresa tiene establecidas diversas instalaciones hidroeléctricas y a continuación recorrieron las distintas instalaciones contemplando los aliviaderos.

El jefe del Estado regresó seguidamente al Salto del Esla donde en unión de los directivos de la Empresa y de su séquito y autoridades acompañantes, almorzó en el Hotel Dirección.

Finalizado el almuerzo el Caudillo emprendió el regreso a Zamora para proseguir viaje a la capital de España.

Encargue sus trabajos comerciales en los talleres tipográficos de EL CORREO DE ZAMORA

EL CAUDILLO EN PUEBLA

EL MOMENTO ANSIADO, LLEGO

(Crónica en ruta de nuestro enviado a PUEBLA DE SANABRIA)

Durante toda la noche, Puebla de Sanabria ha vivido en la alegría inmensa del gran acontecimiento que se acercaba y con la impaciencia incontenible y desbordada de los últimos momentos de espera.

Ya estaba todo dispuesto. El Caudillo, que tantos desvelos consagró a esta obra del Ferrocarril de Galicia, ya estaba familiarizado aquí, con su acento sonriente cordial, abierta a los sanabreses y con el gesto entrañable y paternal de su mano amiga, tendida a todos en prueba de que ningún rincón de España está olvidado.

Los sanabreses sabían ya lo mucho que es el Ferrocarril representado para ellos. Ahora han comprendido también lo mucho que supone para España, viendo como el Jefe del Estado acude hasta aquí para realizar personalmente el primer viaje oficial por esta línea.

Por todo ello, Sanabria no ha dormido ni ha descansado, porque no había lugar para el reposo cuando se aproximaba ya el día grande que encierra el impulso más extraordinario para Puebla de Sanabria hacia la conquista de su futuro en el que se compensarán con creces, todas las fatigas, todas las limitaciones y todas las estrecheces del pasado que ahora se cierra con este acontecimiento que estamos viviendo.

(Viene de PRIMERA página)

Durante toda la noche y de los más apartados lugares de Sanabria y de la Carballeda, llegaron en camiones y en carros y en caballerías estos hombres austeros, enjutos, serios y graves, pero reacios y fuertes como la tierra en que viven, nobles y sencillos también. Con ellos traían a sus mujeres deslumbradas por la sorpresa que les esperaba y a sus hijos, más pequeños que miraban a todas partes asombrados.

Todos querían ver el milagro increíble del tren surcando la soledad de sus campos que ahora ya no estarán tan solos... Pero, sobre todo, querían ver también con el mayor interés y entusiasmo el rostro ya familiar del Caudillo, del hombre providencial que salvó a España y que sigue firme en la brecha ganando batallas para la paz con obras y realizaciones tan extraordinarias como este Ferrocarril recién inaugurado.

Con ojos somnolientos, pero con gesto sonriente y gozoso se han encaminado todos hacia la estación que si anoche, bajo los fantásticos efectos de la luz fluorescente ofrecía el más deslumbrante aspecto, esta mañana bajo el sol radiante, esplendoroso y luminoso, aparecía envuelta en banderas y gallardetes y rodeada por la fervorosa e inquieta espera de millares de sanabreses que se agrupa-

ron a lo largo de la carretera de acceso y se encaramaron en todas las altas lomas que rodean la Estación, tremolando banderitas y ostentando rótulos con los nombres de los pueblos y frases de salutación al Caudillo.

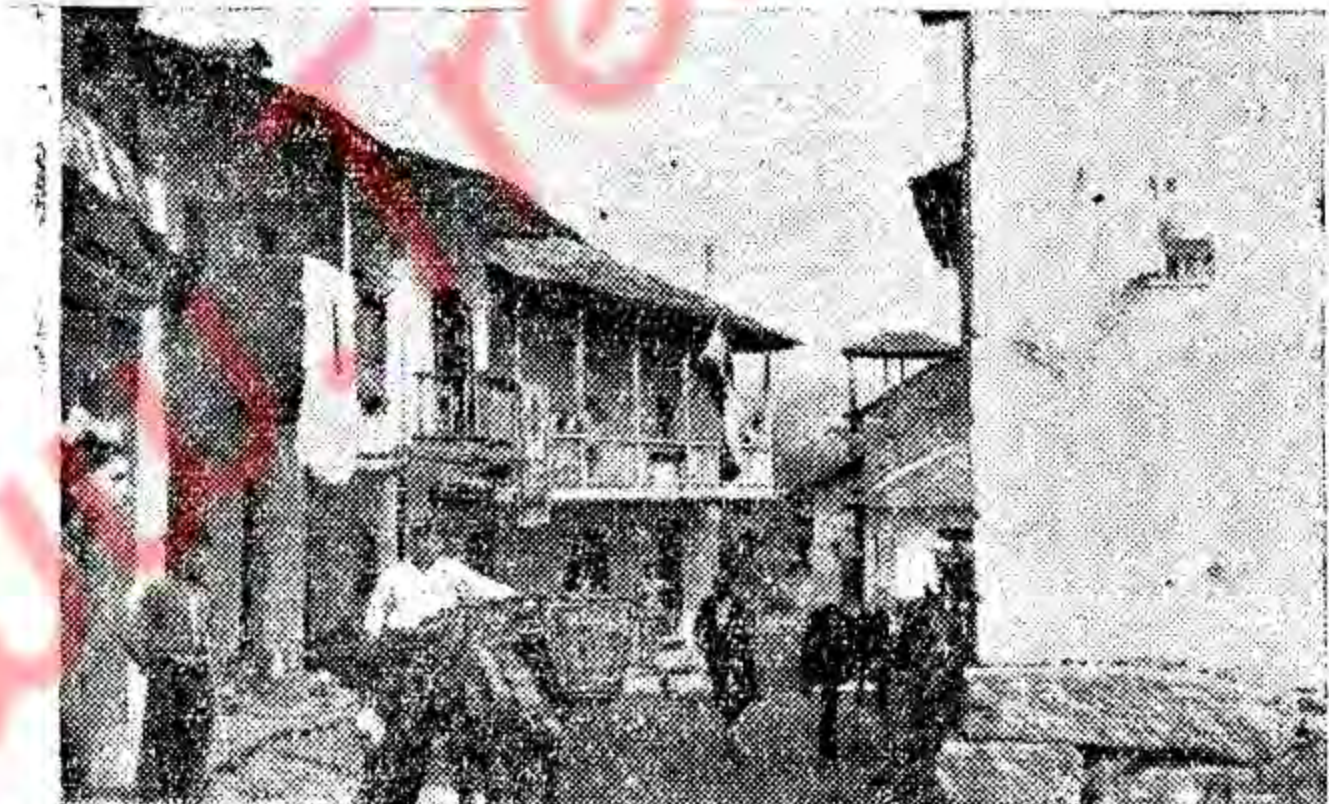
El momento de la llegada del Caudillo, que marca el instante inicial de la inauguración oficial del Ferrocarril, es de una emoción indescribible. Vótores clamorosos y aplausos incesantes, son ahogados por los gritos de «¡Franco, Franco, Franco!» que incontenibles suben a todas las gargantas como si cuantos presenciamos tan histórico instante no supiéramos traducir la emoción y la gratitud más que con la repetición constante, reiterada, de ese nombre que encierra la clave del resurgimiento y de la grandeza de España, de ese nombre que ya sin cesar seguimos escuchando a lo largo de todo el recorrido, en cada estación e incluso en los descansados y que culmina en la triunfal llegada a Zamora que ha sido una prueba más del cariño entrañable que los zamoranos todos sentimos hacia S. E. el Jefe del Estado.

visitarla. Por la noche el aspecto que ofrece es deslumbrador. Numerosos focos la circundan y dan, sobre todo a su fachada—posiblemente la más hermosa de España, aún reducido su tamaño—un resplandor mayestático, y lo mismo a los andenes y a la gran explanada. Todo es de una vistosidad grandiosa.

Cuantos han visitado esta estación por primera vez, no vacilan en calificarla como la más bonita de España, por su estilo arquitectónico de montaña, envuelta en carácter cíclopeo, de gran robustez de líneas retorcidas y por la sensación de fuerza y solidez que ofrecen sus muros de grandes bloques de piedras sin pulir.

En la estación se hallaban situados ocho coches camas, restaurantes y salones, para alojamiento de personalidades. Allí vimos al Excmo. señor subsecretario de Obras Públicas, teniente coronel don José María Rivero de Aguilar; al director general de Ferrocarriles don José María de Aguiñaga; al director general de la RENFE, don José María Lomas, y otros altos jefes de la línea.

Grupos de muchachas ataviadas con trajes típicos acudieron también al Albergue y se situaron ante la puerta principal, vitoreando al Caudillo a su llegada. Poco después hacían entrega a doña Carmen Polo y a su hija, la marquesa



Una típica calle de Puebla

de Villaverde, de dos magníficos ramos de flores.

Durante toda la noche, la animación en Puebla ha sido enorme y en la Estación, profusamente iluminada ha reinado un constante ir y venir de automóviles y personalidades.

Intensamente llegaron representaciones de todos los pueblos y todos los alcaldes del partido de Sanabria se concentraron en Puebla para asistir a la inauguración.

DOÑA CARMEN POLO OYE MISA
La esposa del Caudillo, Excelentísima Señora Doña Carmen Polo, manifestó por la mañana su deseo de oír la santa misa. A las ocho y media, acompañada de algunas personalidades de la Casa de S. E. el Jefe del Estado y del Excelentísimo Señor Gobernador Civil de la Provincia, se presentó en la Capilla de los Religiosos del Amor de Dios. Nuestro querido Director, el Muy Ilustre Señor Don Nicolás Rodríguez, Canónigo de la S. I. Catedral de Zamora, celebró el Santo Sacrificio y dió la Sagrada Comunión a la primera Dama de España. Al salir mostró su complacencia a las Religiosas y su felicitación por la plucitud de la Capilla, que calificó de «muy bella».

LA LLEGADA DEL CAUDILLO A LA ESTACION

Desde bien temprano, todos los sanabreses se echaron a la calle y llenaron por completo los alrededores de la estación. Tanto en la explanada anterior, como en los vestíbulos y en los espaciosos andenes esperaban numerosas autoridades y personalidades entre las que—además de las ya mencionadas anteriormente—tuvimos ocasión de anotar las siguientes:

Ingenieros don Frutos Sañago, don Carmelo Gijón y don Jorge Panto, de la Jefatura de Obras Públicas de Zamora con el ilustrísimo señor ingeniero jefe don Manuel Grandje; ingeniero jefe del Catastro don Arturo Chamorro; ingeniero jefe de la Sección Agronómica don Fabriciano Cid, ayudante de la Cuarta Jefatura don Emilio Sanz y jefe de tráfico de la RENFE en Zamora, don Emilio García.

(Pasa a SEGUNDA página)

La esposa y la hija de S. E. se detuvieron a comer en Zamora

Visitaron la Catedral y al llegar a la Plaza Mayor fueron vitoreadas y aclamadas por una enorme multitud

Desde el balcón principal del Ayuntamiento, D.ª Carmen Polo y la Marquesa de Villaverde correspondieron a la cariñosa manifestación de los zamoranos

Mientras el Generalísimo Franco se dirigía al Salto de Castro, su distinguida esposa doña Carmen Polo de Franco y su hija la excelentísima señora marquesa de Villaverde visitaron la Catedral y el Museo Catedralicio acompañadas por el alcalde de la ciudad, el M. I. Sr. Dián y las damas que la dieron escolta durante su estancia en nuestra capital.

En nuestro primer templo la primera dama de España y su hija estuvieron orando unos momentos ante el Sagrario y luego adoraron la bendita Cruz de Carne, recorriendo la iglesia y visitando el Museo Catedralicio, todo lo cual fué presenciado, con las riquezas artísticas que atesora por el cronista oficial de la provincia M. I. señor don Amador Gómez.

Luego salieron al parque paseo de Mola, que recorrieron de un extremo a otro y estuvieron admirando desde lo alto de las almenas el bello panorama que se ofrece.

Desde la S. I. Catedral las ilustres damas fueron al Ayuntamiento, donde fueron recibidas por la Corporación en pleno bajo maza.

Al entrar en la Casa Consistorial fué ofrecido a doña Carmen un ramo de flores en nombre del señor Conde de Arceche.

Ante la presencia de la ilustre dama se renovaron las demostraciones de entusiasmo y durante largo rato el gentío que había en la Plaza no cesó en sus delirantes aclamaciones.

LOS COROS Y DANZAS DE TORO ACTUAN ANTE LA ESPOSA DE S. E.

El grupo de Coros y Danzas de la hermana ciudad de Toro que se hallaba en la escalinata del Ayuntamiento, para recibir a doña Carmen Polo de Franco y que le hizo ofrenda de un bello ramo de flores subió luego al vestíbulo y obsequió a la esposa del Jefe del Estado con una selección de cantos y bailes.

Las simpáticas chicas de Toro, que luego tuvieron la delicadeza de visitar nuestra Redacción, bautizaron «La Virginia» y la Jota Torobana, cantando «Tierras Llanas» acompañadas al tamboril y gaita por Mateos y Feliciano, que también vinieron ataviadas con la típica indumentaria de la ciudad de doña Elvira.

La señora e hija del Caudillo, así como las autoridades que las acompañaban, entre ellas el excelentísimo señor director general de Correos y Telecomunicación, mostraron su complacencia por la lucida actuación de este grupo y felicitaron a las totisanas expresando su admiración ante los ricos y vistosos trajes con que vienen ataviadas.

A las dos, las ilustres damas fueron obsequiadas con una comida íntima, que fué servida en el



salón de comisiones y a la que asistieron las señoras de autoridades provinciales y del ministro de O. Públicas y a las tres y media la excelentísima señora doña Carmen Polo de Franco y su hija la excelentísima señora marquesa de Villaverde, acompañadas de su séquito salieron con dirección a Madrid.