

INAUGURACION del VIADUCTO "MARTIN GIL"

El Caudillo expresa su deseo de poder inaugurar en el año próximo el ferrocarril hasta Puebla de Sanabria

La caravana automovilista se dirigió a la estación del ferrocarril, recibiendo a su paso, idénticas manifestaciones de cariño por parte del público estacionado en las aceras y balcones.

En los andenes, primorosamente engalanados con plantas y flores, banderas y gallardetes, que ostentaban a su lado los escudos de las provincias españolas, estaba formado el tren que había de conducir al Jefe del Estado, ministro de Obras Públicas y sus respectivos séquitos hacia el lugar del emplazamiento del Viaducto "Martín Gil".

El convoy lo formaban siete amplios coches a los que se habían adosado un restaurante y otro salón. Iba arrastrado por tres grandes máquinas engalanadas y profusión de ramaje y frente a la primera el escudo de España y las palabras "Franco. Arriba España".

Las máquinas ostentaban los números 840, 841 y 842. Los coches del tren, aparte del que ocupaban su excelencia y distinguida esposa doña Carmen Polo de Franco, con el excelentísimo señor ministro de Obras Públicas, séquito, autoridades y jerarquías provinciales y locales llevaban cubiertas las plazas con todas las representaciones que habían sido invitadas.

Después de la una y media, se puso en marcha el tren, que fué despedido por numerosas personas que habían bajado a la estación y no cesaban de aclamar al Generalísimo.

El paso por La Hiniesta

No podemos hoy recoger como de seáramos, pequeños detalles que se han ido sucediendo en el curso del día, formando un conjunto de emociones que han llenado de recuerdos imborrables esta jornada histórica.

El paso por vez primera del tren a través de estos pueblos constituye un acontecimiento que figurará entre sus episodios más culminantes. La esperanza tantos años deseada; al promesa tantas veces incumplida; el anhelo sentido por tantas generaciones, hoy, merced a la voluntad del Caudillo de España, se ha convertido en hermosa y auténtica realidad.

Las estaciones de La Hiniesta y Andavías se hallaban engalanadas y los vecindarios de estos pueblos, en pleno, saludaron el paso del Jefe del Estado con frenéticas pruebas del mayor entusiasmo.

En Andavías

Cuando apareció el tren próximo a la estación, se dispararon numerosos cohetes y bombas.

De propio intento quisimos a nuestro paso por estos pueblos, fijar la atención en la expresión del rostro de aquellos vecinos que contemplaban el tren como si despertaran de un sueño.

Mientras el grito de Franco salía clamoroso de sus labios en muchas mejillas brillaba, el rocío de las lágrimas.

En el Viaducto

Cuarenta y cuatro minutos empleó

el tren en llegar de Zamora al campamento instalado a la entrada del Viaducto. Junto al arco de cemento allí construido, en la parte superior, se hallaba grabado el nombre de Franco. Allí esperaba al Generalísimo una nueva manifestación del afecto sincero y espontáneo con que lo distingue el pueblo. Centenares de camisas azules y vecinos procedentes de más de treinta pueblos comarcanos, tributaron a su excelencia un apoteósico recibimiento. Al descender del tren se le aproximaron las señoritas Antonia Gómez y Alicia Mezquita, que vestían ricos trajes de carbajalinas e hicieron ofrenda a doña Carmen Polo y al Generalísimo de una tarta al estilo de aquella tierra y un artístico ramo de flores.

Se pasea en una motora por el embalse

Acompañado el Generalísimo por su esposa, del excelentísimo señor ministro de Obras Públicas y otras personalidades, hasta el embarcadero, ocupó allí una canoa y dió un paseo a través del embalse, pasando por debajo del Viaducto.

No ocultó el Jefe del Estado la impresión agradable que le producía la bella perspectiva que ofrece esta monumental obra en contraste con tan rústico y bellissimo paisaje.

Bendición e inauguración del Viaducto

Cuando subió Su Excelencia la escalinata que hay desde la vía férrea hasta la orilla del embalse, se produjeron de manera extraordinaria las manifestaciones de adhesión y júbilo entre los millares de personas de toda la comarca que allí estaban congregadas.

Cuando cesaron los vítores y aclamaciones que duraron varios minutos se dirigió el Caudillo a la entrada del Viaducto, donde se hallaba revestido de capa pluvial el ilustrísimo señor Vicario General de la Diócesis don Bartolomé Chillón, asistido del maestro escuela de la Santa Iglesia Catedral, muy ilustre señor don Amando Gómez, y del notario eclesiástico don Serapio Orduña.

Rezadas por el señor Vicario las plegarias de rigor y bendecido el Viaducto, se le ofreció al Generalísimo unas tijeras con las que cortó la cinta de los colores nacionales que daba acceso a la gigantesca obra.

Acompañado por el excelentísimo señor ministro de Obras Públicas e ingeniero de la compañía constructora, el Caudillo paseó por encima del Viaducto, admirando desde el centro del mismo el bello paisaje que presentaba.

Pasa el tren por el Viaducto

En medio siempre de atronadoras aclamaciones de entusiasmo, el Generalísimo, su señora, el excelentísimo señor ministro de Obras Públicas y cuantas personas y autoridades habían sido invitadas, subieron al tren y éste, conducido por los señores, Man-

so Gutiérrez y Simón, pasó sobre el Viaducto, llegando hasta el punto en que se ha hecho el tendido de vía.

Repasado el Viaducto, se puso el tren en marcha, deteniéndose a los pocos metros, cuya parada fué aprovechada por el Jefe del Estado para almorzar. Cuando terminó la comida el tren reanudó la marcha, reproduciéndose en las estaciones de Andavías y La Hiniesta las manifestaciones de júbilo y adhesión al Caudillo.

Al regreso del convoy, los altos del barrio de San Lázaro y paseo de Valorio se hallaban muy concurridos de personas que vitorearon al Caudillo.

Franco y el ferrocarril hasta Puebla de Sanabria

Entre las distintas manifestaciones que el Caudillo hizo ostensible durante su estancia en el Viaducto, figura la siguiente importantísima:

No soy partidario—dijo—de celebrar la colocación de primeras piedras y sí de últimas piedras, como en la ocasión presente y, como he prometido al alcalde de Zamora, desearía poder volver en el año próximo para inaugurar el ferrocarril hasta Puebla de Sanabria.

El Caudillo no se detuvo en Toro

Idénticas manifestaciones que a su partida se produjeron en la estación al regreso de tren. El Jefe del Estado tomó seguidamente el automóvil y se dirigió a la Jefatura Provincial del Movimiento, donde se despidió de las autoridades, jerarquías y pueblo de Zamora.

Seguidamente y entre vítores y aclamaciones de la multitud, siguió su viaje en automóvil hacia Madrid, no deteniéndose en Toro por lo avanzado de la hora, si bien aceptó el suntuoso recibimiento que a lo largo de la carretera y bocacalles se le hacía, todas las cuales estaban engalanadas. Al paso del Caudillo frente al pueblo de Coreses y por las calles de Fresno de la Ribera le fué también tributado un cariñoso recibimiento.

La viuda de Martín Gil en Zamora

Entre las personalidades que han honrado nuestra capital en el día de hoy, con motivo de la visita de S. E. el Generalísimo, debemos hacer constar la de la señora viuda de Martín Gil e hijos.

EL FERROCARRIL DE Zamora a La Coruña

Algunas características de la obra en nuestra ciudad.--En la estación que se construye en Zamora se invierten SIETE MILLONES de pesetas.--El Viaducto "Francisco Martín Gil" tiene el arco central más alto del mundo.--El tunel de Padornelo es el más largo de España ;-: :-:

El anhelo latente, que durante largos años constituyó la preocupación más honda de las regiones gallego-zamoranas, por obra y voluntad del Caudillo de España, adquiere contornos de inmediata realidad.

La esperada ferrovía, tan importante y trascendental para el desenvolvimiento y prosperidad de las provincias interesadas, y de tan gran conveniencia para la vida nacional, ofrece, como risueño amanecer, en la nueva España, la elocuencia suprema de un hecho consumado.

Ha permitido la Divina Providencia, acaso como recompensa por la fidelidad y entusiasmo, con que se incorporó nuestra provincia, desde los primeros instantes, al glorioso Movimiento, que sea el Salvador de España quien pueda añadir a sus múltiples glorias, la de dar cima victoriosa a esta monumental empresa. Su floreciente explotación será en lo futuro un nuevo motivo de admiración, por haberse perpetuado, con la obra de mayor importancia en la provincia, el nombre del Caudillo.

La nueva estación de Zamora

No queriendo aludir en este trabajo a la importancia singular que tendrá la obra para el enriquecimiento de las provincias a las que interesa, ni a las distancias que quedan reducidas y otras múltiples características que ofrece, en diferentes aspectos, muchos de gran trascendencia para el desenvolvimiento de la vida nacional, concretaremos esta información a recoger algunas facetas, para poner de relieve lo que es y será esta importante mejora dentro de la provincia. Son numerosas las Estaciones que ya están construidas a lo largo de la nueva vía, tanto dentro, como fuera de la provincia. Todas ellas ofrecen una bella perspectiva, son de sólida construcción y se

les ha procurado dar un carácter típico, adecuado con las edificaciones de la comarca o zona en que se hallan enclavadas.

En la nueva Estación de Zamora se invertirán más de siete millones de pesetas y se han removido para la ejecución de esta obra 250.000 metros cúbicos de tierra. Solo el edificio destinado para viajeros tiene calculado un coste de 2.250.000 pesetas. Mide ochenta metros de largo por 15 de ancho.

(El estilo es de Renacimiento, con marcada tendencia al Plateresco y se han intercalado y se harán detalles ornamentales muy parecidos a los que ofrece el famoso Palacio Monterrey, de Salamanca.

Toda la obra está construida con piedra sillera maciza, del tipo llamado arenisca y los zócalos son de granito.

Tendrá además una marquesina del mismo ancho del edificio, con 32 metros de luz. Completan la obra: depósitos para máquinas, oficinas y almacenes de facturaciones, pasos subterráneos de andenes, viviendas para personal dependiente de la Compañía, etc., etc.

Ha estado encargado de la construcción el ingeniero señor Jiménez, de la Compañía Ibérica, que es la contratista y se halla bajo el patronato del ingeniero jefe de la IV región, don Antonio Salazar.

El Túnel de Padornelo

En otro lugar de este número informamos ampliamente sobre las características del viaducto "Francisco Martínez", que es uno de los adarbes modernos más admirables de ingeniería, pues la obra se asienta sobre el arco central más alto que se ha construido en el mundo.

También son dignas de mención

especial muchas de las nuevas Estaciones construidas, singularmente la que existe en Puebla de Sanabria, que constituye la muestra más lisonjera de a donde puede llegar la iniciativa, cuando se asocia con el arte y con el buen gusto.

Refiriéndonos al famoso túnel de Padornelo, de nombradía general, tanto por su importancia, como por la trascendencia que tiene, en la vida económica de las regiones que enlaza, recordaremos que se inició en septiembre de 1929, por la parte que mira a Zamora y el 4 de abril de 1930 por su salida hacia Coruña.

Este túnel, en principio solo medía 5.092 metros, pero por un replanteo realizado por el ingeniero señor Castellón, se elevó a su longitud actual. En el camino del ferrocarril se construyó un muro cuyo coste representan unas 250.000 pesetas. El coste medio de la obra por kilómetro se eleva a 3.500.000.

Durante el año 1929 se gastaron 75.072 pesetas; en el año 1930, 616 mil 103,41; en 1931, 953.527; en 1932, 940 mil 683; en el 33, 1.197.240; en el 34, 1.743.983; en el 35, 2.169.303. Hasta abril de 1936 se gastaron 1.826.000 pesetas y durante la gloriosa Cruzada Nacional estas obras han alcanzado la cifra de 4.000.000 de pesetas.

Este es el túnel nacional más largo de España, pues si bien el de Canfranc mide 8.000 metros, no es construcción exclusivamente española, ya que cuatro kilómetros corresponden a Francia y otros tantos a nuestra Patria.

Como dato curioso final de estos apuntes no dejaremos de consignar que según estadísticas realizadas por los técnicos de la obra, solo la piedra extraída para su ejecución asciende a 500.000.000 de kilogramos.

Si se hubiera intentado retirarla de una sola vez, habrían sido necesari-

rios 250.000 camiones de dos toneladas de carga cada uno, los cuales puestos en fila ocuparían una distancia de 1.250 kilómetros, esto es, más que el diámetro de España.

Estos son los relieves más salientes que ofrece la obra que tantos beneficios ha de reportar a España.

S. M.