

# El Correo de Zamora

viernes 28 de Junio de 1957

R. Carrión, 52

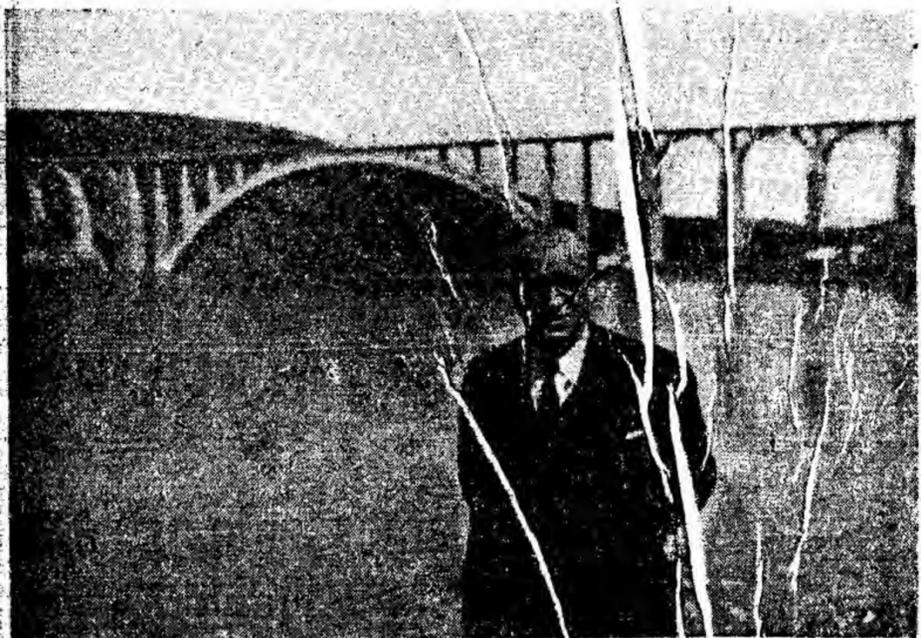
Franqueo concertado 49/4

DIARIO CATOLICO

UNA peseta

AÑO LX :: NUMERO 17.343

Un nombre que hay que tener presente: D. ANTONIO SALAZAR



Siempre, los zamoranos, al contemplar el Viaducto del Es-la recordaremos al ingeniero ilustre, al hombre tenaz que hizo posible su realización: nuestro entrañable don Antonio Salazar, tan querido y admirado en Zamora.

No fué solo esa obra ingente, de que la que se siente orgullosa con él, España entera. Ha sido también todo el ferrocarril lo que ha preocupado sin interrupción a don Antonio que ahora, al inaugurarlo, ocupa el puesto rector de la IV Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, desde el que tanto bien ha hecho y seguirá haciendo a Zamora.

Por eso queremos tener, y tendremos siempre presente su nombre en relación con este nuevo Ferrocarril.

## La CIUDAD de ORENSE profusamente engalanada, espera con júbilo la gran jornada inaugural del FERROCARRIL

*Todas las estaciones del recorrido se preparan también con todo entusiasmo*

ORENSE.--El entusiasmo ante la ya inmediata inauguración oficial del Ferrocarril Zamora-Orense-Carballino va en aumento. Se confirma que serán numerosas las excursiones que desde muchas localidades orensanas se desplazarán hasta esta capital con objeto de asistir a la solemne y entusiástica jornada, que será fecha destacada para la historia de Galicia.

En los pueblos inmediatos a las estaciones del trayecto de la nueva línea férrea el júbilo es extraordinario y se organizan festejos populares en las inmediaciones de cada estación. En torno a todas estas se concentrarán el día inaugural multitudes humanas para exteriorizar su contento por la conquista que el nuevo ferrocarril supone para Orense.

En la capital Corporaciones y entidades trabajan estos días activamente. Se cursan invitaciones a numerosas personalidades y se preparan fiestas extraordinarias conmemorativas del gran acontecimiento. En muchos edificios se han instalado iluminaciones magníficas y se preparan varios grupos folklóricos de la provincia y de la región, que el día de la inauguración acudirán a actuar en Orense.

El programa de actos preparados establece que el tren inaugural se detendrá en la Estación de San Francisco, en cuyos andenes aguardarán su llegada las prime-

ras autoridades. Allí se formará una comitiva que en automóvil y por las calles de La Coruña y General Franco, llegará hasta la Alameda, donde estarán esperando la Corporación Municipal en pleno y bajo mazas, agrupaciones folklóricas de Galicia y pú-

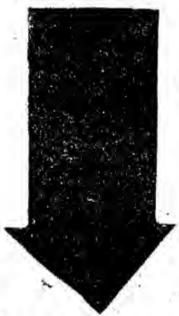
blico en general.

Entre la Alameda y los jardines de Concepción Arenal la comitiva abandonará los coches para seguir a pie hasta el Palacio provincial en cuyo salón de sesiones se celebrará el acto más importante.

# El lunes, se inaugura el Ferrocarril Zamora-Orense

## El Correo de Zamora

Viernes 28 de Junio de 1957 | R. Carrión, 52 | Franqueo concertado 494 | DIARIO CATOLICO | 1'50 pesetas | AÑO LX :: NUMERO 17.343



### Bajo el mando del Caudillo



Ha sido bajo el mundo fecundo y certero de Su Excelencia el Jefe del Estado y Generalísimo Franco, cuando España ha conocido los más hermosos lustros de paz y de orden, de reconstrucción y de engrandecimiento.

A todos los órdenes de la vida española — agricultura, industria, ganadería, riqueza forestal, comunicaciones — alcanza la inquietud y el anhelo de superación y de mejora.

Obras que en tiempos fáciles y de abundancia sufrieron paradas y estancamientos y estuvieron a punto de ser olvidadas, como ocurrió con el Ferrocarril Zamora-Orense-Coruña, han vuelto a cobrar vida y nervio de actividad incansable, hasta la culminación final, bajo el mando de Franco que así, ahora, tiene la satisfacción y el orgullo de poder presidir con alegría esta nueva obra incorporada a la Patria para su mayor engrandecimiento y conseguida precisamente en horas difíciles, de escasez y de agobios cuando todo eran problemas y necesidades.

Pese a todos los pesares, venciendo a diario dificultades increíbles, el nuevo Ferrocarril ha quedado listo y terminado. Franco va a realizar el primer viaje inaugural a través de las tierras gallegas nobles y fecundas, tan queridas para él y para nosotros. Y ha de servirle de íntimo gozo mirar atrás y evocar tantos esfuerzos y fatigas domeñadas en cada tramo del ferrocarril, en cada trinchera, en cada túnel... Porque solo lo que con dificultades se logra, con alegría grande se disfruta. Esa alegría — compartida por Zamora — que estos días estremece a Galicia y especialmente a Orense y que va a traducirse en un coro inmenso clamando sin cesar al paso del Caudillo: «FRANCO, FRANCO, FRANCO».

### El segundo trozo de Puebla de Sanabria a Orense, que ahora entra en funcionamiento, tiene una longitud de 141 kilómetros y 858,41 metros

Sus 87 túneles dan un total de 42 Kms. y 536,06 metros de recorrido bajo tierra

Ha llegado, por fin, lo que tantas veces nos pareció lejano y casi casi imposible: el ferrocarril de Galicia por Zamora va a entrar en funcionamiento.

Aun quedan pendientes obras en el tramo tercero que va de Orense a Santiago de Compostela. Pero esos trabajos, que no se interrumpen y terminarán muy pronto, no dificultan el funcionamiento de la línea por otro itinerario hacia Santiago, Vigo y La Coruña, con pleno y eficaz redimiento.

Con tal motivo, EL CORREO DE ZAMORA que tantas veces se ocupó en su larga historia de este Ferrocarril, se complace en ofrecer a sus lectores una descripción detallada de la línea que se inaugura.

#### EL PRIMER TROZO: ZAMORA-PUEBLA DE SANABRIA, 107 KILOMETROS Y 675,21 METROS

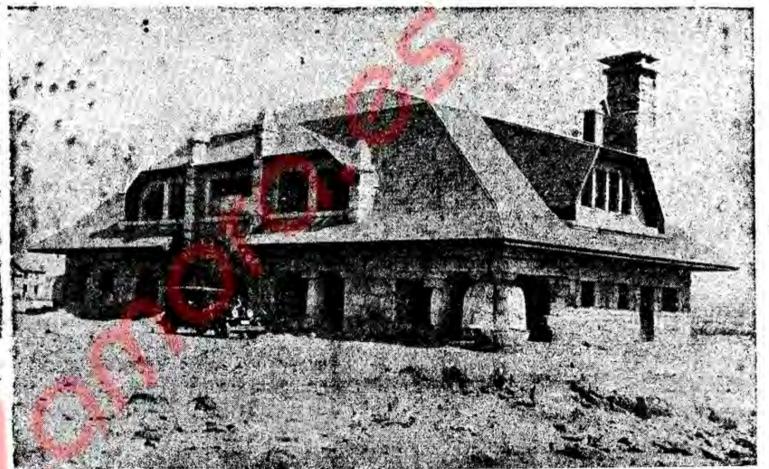
Aunque el primer trozo de este Ferrocarril es para los zamoranos más que conocido familiar, queremos sin embargo resucitar algunos datos referentes a su construcción que nuestra provincia ha vivido tan de cerca. Datos ya publicados con anterioridad y, especialmente, al inaugurarse solemnemente, con asistencia de Su Excelencia el Jefe del Estado, este tramo en 1953, pero que ahora vuelven a adquirir nuevo relieve de actualidad:

La nueva Línea Ferroviaria, arranca de la antigua Estación de Zamora, empalme de las líneas de Medina del Campo-Zamora y Plascencia-Astorga y apoyándose en las márgenes del Arroyo Valorio, alcanza la divisoria del Duero y el Esla para cruzar éste en los Cabrilles.

Desarrollándose por la ladera de la Sierra Cantadores llega a cruzar el túnel de la de Carcabones para continuar hasta atravesar la divisoria del Esla y Aliste.

Por la ladera Norte de la Sierra de los Campanarios sube hasta pasar por el collado de Ferreruella a la de Seshández por la que sigue hasta alcanzar las estribaciones de la Sierra de la Culebra en cuya ladera Sur primero, hasta el paso de la Portilla de San Pedro, y luego en la Norte, se apoya hasta Pedroso, en donde por un collado pasa a la ladera Sur en la que se desarrolla el trazado hasta la Portilla de Siete Marras en que vuelve a la vertiente Norte, que ya no

Comprende las estaciones de Pedralba, Requejo y Lubián en nuestra provincia y las de «La Mezquita-Vallavieja», La Gudíña, Villarino de Conso-La Capilla, Castrelo del Valle-Verín-Campo de Becerros, Laza-Cerdedo, Alberguería-Prado, Villar de Barrio, Baños de Molgas, Paderno-Cantoña, Teboadela, en la de Orense



La bella Estación de Puebla de Sanabria que ya se engalanó en la imborrable jornada de la inauguración del tramo hasta Zamora, vuelve a ser ahora punto de partida del tren inaugural que, esta vez rumbo a Orense, marcará la entrada definitiva en servicio de este nuevo camino de hierro para España.

abandona hasta el fin del Trozo, en Puebla de Sanabria.

La longitud de este primer trozo es de 107 kilómetros y para su explotación ha sido necesario mover a cielo abierto más de 3.245.000 m<sup>3</sup> de tierras, construir muy cerca de 400 obras de fábrica y tres via-

luz y 13 arcos de 10 metros de luz, una altura sobre el fondo del barranco de 28 metros.

VIADUCTO DE TRUCHAS: con 5 arcos de 20 metros y otros 5 de 12 metros de luz, con una altura de la rasante sobre el río de 47 metros.

y 35 fueron recibidas provisionales y definitivamente dos secciones del Trozo.

Pero al advenimiento de la República en el año 31, las restricciones de créditos paralizaron casi totalmente las obras.

Como todo el trazado quedó en zona Nacional en el Alzamiento del año 1936, no hubo en el destrucción de guerra y durante la Cruzada se reanudaron las obras, aunque con la natural lentitud impuesta por las circunstancias derivadas de la guerra.

Los inconvenientes principales con que se tropezó durante la ejecución, fue la falta de gran cantidad de materiales y elementos, y también la constante elevación de precios que ha obligado a reajuste de los presupuestos mediante las oportunas revisiones de precios.

#### Una anécdota interesante

Es natural que en obra de tanta envergadura, cuya ejecución se prolonga años y años, ocurran muchas cosas dignas de ser contadas, anécdotas que quienes las viven no pueden olvidar ya nunca.

También el tramo de Zamora a Puebla tiene montones de anécdotas, entre las que merece destacarse por su interés y por el significado patriótico que encierra, la siguiente:

Terminadas las obras del Viaducto «Martin Gil» sobre el embalse del río Esla, en el mes de abril de 1942, simultáneamente a las del trozo 4.º del ferrocarril de Zamora a La Coruña, indicó S. E. el Generalísimo el deseo de visitarlas, después de inaugurar el Trozo 4.º

A pesar de la imposibilidad material de efectuar el tendido de vía en los veinte kilómetros existentes entre Zamora y el Viaducto del Esla en un plazo de 15 días y debido al entusiasmo que produjo en el personal afecto a las obras el deseo de S. E. anteriormente indicado, se estudiaron rápidamente diversos planes de trabajo, tropiezos (Pasa a SEGUNDA página)

### Otro bombardeo comunista contra las islas de Matsu y Quemoy

La artillería de la China nacional devolvió disparo por disparo

#### Argentina levanta el estado de sitio

BUENOS AIRES. — (Efe). — El Gobierno provisional ha acordado el levantamiento del estado de sitio y la devolución de los plenos derechos políticos a un número determinado de dirigentes peronistas de segunda fila como preparación para las elecciones nacionales que se celebrarán el próximo 28 de julio.

En una reunión de la Junta Militar, presidida por el presidente provisional, general Pedro Aramburu, se votó levantar el estado de sitio que, casi sin interrupción, ha estado vigente en el país desde el año 1943.

Hay en la actualidad unas 180 personas detenidas en virtud de la legislación especial del estado de sitio. Algunas de ellas serán puestas en libertad, pero la mayoría, sin embargo, continuarán detenidas para responder de crímenes específicos ante los Tribunales de Justicia.

#### El Ministro inglés de Sanidad, hospitalizado

LONDRES. — (Efe). — El ministro británico de Sanidad, Dennis Vosper, fué llevado al hospital para ser sometido a una operación de urgencia como consecuencia de una Jolencia que no ha sido especificada.

Vosper tenía previsto presentar un informe ante la Cámara de los Comunes, informe que versaría sobre el cáncer en relación con el tabaco.

TAIPEH. — (Logos). — Los comunistas chinos han vuelto a bombardear dos islas en poder de los nacionalistas chinos.

El bombardeo comunista se realizó por medio de las piezas costeras y por los disparos de los cañones rojos. El canonero comunista fué silenciado por la artillería nacionalista.

El bombardeo fue menos intenso que el pasado lunes, cuando los comunistas chinos dispararon nueve mil proyectiles contra el pequeño reducto nacionalista de Quemoy, pero en el Ministerio de Defensa nacionalista chino se declara que las bases isleñas de la China libre estaban todavía en estado de alerta, en previsión de un intento de invasión por parte de los comunistas.

Se da la circunstancia de que el bombardeo de ayer coincidió con la llegada a Formosa del almirante Félix Stump, comandante de las fuerzas norteamericanas en el Pacífico, que ha conversado con el generalísimo Chiang Kai Chek y con el vicealmirante Stuart Ingersoll, comandante en jefe de la VII Flota norteamericana.

Las baterías comunistas comenzaron bombardeando con 191 cañonazos el islote de Kacheng, pequeño reducto de las Matsu, que es la más cercana a la China continental. Poco después, tres cañones rojos hicieron unos 300 disparos contra una pequeña posición en la isla de Titán, al Sur de Quemoy.

Las piezas artilleras nacionalistas devolvieron disparo por disparo.

La aviación nacionalista voló sobre la zona donde se desarrollaba el duelo artillero, pero no intervino en la batalla.

#### ES EL TERCER ATAQUE

TAIPEH. — (Efe). — El comandante en jefe norteamericano en el Pacífico, almirante Stump, ha llegado a Formosa precisamente cuando los comunistas lanzaban su tercer ataque violento de una semana acá contra las islas nacionalistas próximas al continente.

### EL CORREO DE ZAMORA ABRAZA A ORENSE

Esta es una hora de alegría para Orense que vibra en estos instantes de emoción y de júbilo.

Pero también es un momento de entusiasmo para Zamora. Por asociación a nuestra tierra hermana de Galicia y por que también a nosotros nos corresponde mucho del beneficio que este nuevo Ferrocarril representa a España.

Por eso, «EL CORREO DE ZAMORA» en este momento trascendental e histórico para todos, ha querido dedicar un número especial al Ferrocarril y a Orense.

Nos ha sido posible esto último gracias a la gentileza, a la fina consideración y a la atención amabilísima de las primeras autoridades orensanas que, atendiendo todas nuestra invitación, han hecho un alto en sus múltiples preocupaciones y quehaceres, para escribir unas cuartillas con destino a este número, que se honra así y se enaltece con colaboraciones tan prestigiosas y notables.

Queremos, por ello, que conste aquí la más sincera gratitud de «EL CORREO DE ZAMORA» hacia el excelentísimo señor Gobernador civil y jefe provincial del Movimiento de Orense, don José Luis Albert por sus interesantísimas manifestaciones para este número.

Nuestro agradecimiento asimismo, para el ilustrísimo señor Presidente de la Excelentísima Diputación de Orense, don José Rodríguez de Dios que nos ha enviado unas cuartillas en las que se refleja toda la importancia de la provincia hermana.

(Pasa a la página ONCE)

ductos cuyas características son las siguientes:

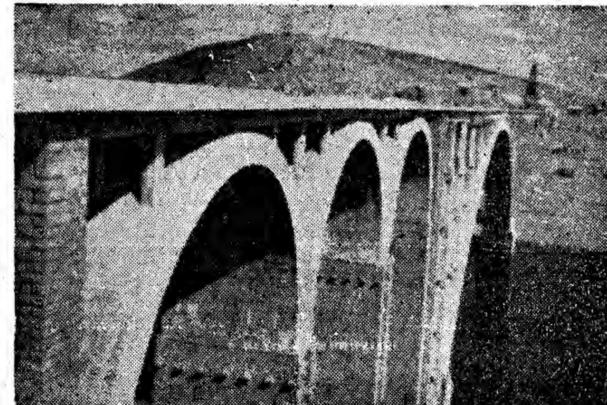
VIADUCTO MARTIN GIL: Sobre el embalse del Río Esla, un arco de hormigón armado de 192 metros de luz real y 60 de flecha con una altura de rasante sobre el embalse de 84 metros. Viaductos de acceso con 5 y 3 arcos de 22 metros de luz y 2 tramos rectos de 7,60.

VIADUCTO SOBRE EL VERTI-LLO: con 3 arcos de 12 metros de luz y 13 arcos de 10 metros de luz, una altura sobre el fondo del barranco de 28 metros.

También fue necesario perforar siete túneles con longitudes comprendidas entre 152 y 428 metros. El número de estaciones de este trozo, incluidos la de Zamora y Puebla de Sanabria es de 11.

Las características de este Trozo, como las de los tres restantes del Zamora-La Coruña con el radio mínimo para las curvas de 400 metros y pendientes máximas de 15 milésimas.

Las obras de fábrica y túneles se han construido para doble vía. Como para la ejecución de las obras se señaló en 1927 un plazo cortísimo, los trabajos dieron comienzo en el mes de agosto con el mayor número de elementos posibles, consiguiéndose un avance considerabilísimo de las obras hasta el punto de que en año 34



Una original perspectiva del intrépido Viaducto del Esla, obra gigante de la ingeniería española, que constituye uno de los grandes motivos de admiración para cuantos recorren el ferrocarril entre Zamora y Puebla de Sanabria.

ESTE NUMERO CONSTA DE: DOCE PAGINAS

# El lunes, se inaugura el ferrocarril ZAMORA-ORENSE

(Viene de PRIMERA página)  
zándose en todos ellos con dificultades de realización, precisamente por falta de la mano de obra necesaria.

Divulgados estos inconvenientes, inmediatamente empezaron a recibirse ofertas voluntarias de todos los pueblos afectados por el trazado del Ferrocarril y hasta de trozos de la provincia alejados considerablemente del mismo, al extremo de tener que rechazar en breve plazo muchas de las ofertas citadas, por disponer ya en exceso de la mano de obra necesaria, consiguiéndose de esta forma satisfacer el deseo de todos, al recibir la visita de Su Excelencia el Jefe del Estado que, después de ser aclamado en el recorrido, inauguró el citado Viaducto entonces el mayor del mundo en su clase.

## Descripción del primer trozo: Zamora-Puebla de Sanabria

Apenas iniciada la línea, pocos metros después de salir de la Estación el Ferrocarril encuentra su primer túnel de 353,20 metros, llamado de San Lázaro porque a través de él cruza la nueva línea el populoso barrio zamorano de ese nombre, yendo a salir al Bosque de Valorio en el que encuentra el segundo túnel que solo tiene una longitud de 152,50 metros.

El tercer túnel está situado a unos 53 Kms. de Zamora, entre las Estaciones de Abejera—cuyo nombre recibe este túnel—y la de Sarracín de Aliste. Su longitud es de un kilómetro 427,83 metros.

El túnel número 4, llamado de Robledo tiene una extensión de 283,40 metros y está situado unos pocos kilómetros antes de dicha Estación.

Túnel número 5: se halla casi exactamente equidistante entre las Estaciones de Robledo y de

Puebla. Recibe la denominación de «Túnel de Siete Marras» y su longitud es de 275,80 metros.

Le sigue el túnel número 6 llamado de Ungilde, con 253 metros de longitud y ya muy poco antes de llegar a Puebla el túnel número 7 más corto todavía: de 195 metros.

### ESTACIONES

Doce Estaciones comprende el primer trozo comprendidas las de Zamora y Puebla de Sanabria terminales.

A la capital sigue La Hiniesta situada a 9.436,73 metros. Luego An-

davias a 18.472,25 metros de Zamora y 9.035,52 de La Hiniesta. Carbajales a 29 kilómetros 846,18 metros de la capital y 11.373,93 de Andavías.

Losacio-San Martín, a 39.620,29 de la capital y 9.774,11 de la estación anterior.

Abejera, a 50.747,16 de la capital y 11.126,87 de la estación de Losacio.

Sarracín de Aliste, a 31.025,92 metros de la capital y 10.278,76 de Abejera.

Pobladora-Las Torres de Aliste; distancia a la capital 69.627,29 metros y a la Estación anterior 10.278,76 metros.

## En el segundo trozo se abre el túnel de Padornelo de casi seis kilómetros de largo

Ofrecemos seguidamente a nuestros lectores los detalles más salientes del segundo trozo del ferrocarril. Puebla de Sanabria-Orense que es el que ahora se inaugura oficialmente incorporando así la nueva comunicación ferroviaria entre Madrid-Galicia a la Red Nacional.

En primer lugar, puede asegurarse sin temor a equivocación que este tramo será uno de los que cuenten con mayor número de túneles en nuestra Patria. Baste decir que en su recorrido de 141 kilómetros hay 87 túneles con un total de más de 42 kilómetros de longitud total, es decir casi la tercera parte del trayecto:

### TUNELES

He aquí, enumerados con detalle todos los numerosos túneles de este segundo tramo de Puebla a Orense.

El primer túnel de este trozo, que es el número 8 de la línea, es el llamado de Pedralba, que tiene una longitud de 453 metros. A menos de un kilómetro se halla el tú-

nel núm. 9 llamado «Folgueiras», de 246,78 metros de largo.

A menos de dos kilómetros surge el túnel núm. 10 llamado de los Prados; longitud, 195,95 metros.

Lo abrupto del terreno obliga a la nueva línea a adentrarse constantemente bajo las enormes montañas de la sierra.

El túnel núm. 11, 10 kilómetros más allá de Puebla, se denomina «Paradas» y tiene más de un kilómetro de largo, exactamente metros 1.231,69.

El «Lubiñeiro», o túnel núm. 12 solamente tiene 171,93 metros.

Poco más allá de la Estación de Requejo está el túnel núm. 13 llamado «Riera de Seves», cuya longitud es de 241,47 metros.

Enseguida está el núm. 14, denominado «Mixturas», de 401,77 metros.

Se suceden con brevísima separación el túnel núm. 15, «Valdeca-bras», de 300 metros; el número 16 «Kizoyas», de 184,90 metros; el número 17, «Teixidelo», de 542,42 me-

San Pedro de las Herrerías que dista de Zamora 77.294,95 y de la estación anterior 7.667,66 metros.

Pedrosa-Linarejos a 88.160,53 metros de Zamora de la capital y a 10.865,58 de la estación precedente.

Robledo a 95.228,27 metros de Zamora y a 7.067,74 de la estación de Pedrosa.

Finalmente Puebla de Sanabria a 160 kilómetros, 731,59 metros de la capital y a 11.503,32 metros de la Estación de Robledo.

La longitud total de este primer trozo es por tanto 107.675,21 metros.

tro; y el núm. 18 llamado «Los Calvos», de 118,85 metros de largo.

### PADORNELO

Pero entre los túneles de esta línea merece singularísima mención el llamado de Padornelo, cuya longitud es de 5.939,85 metros, es decir, prácticamente 6 kilómetros. Está situado a 6 metros 17.630,14 de Puebla de Sanabria y está dividido en tres trozos: el primero en rampa ascendente de 2.849,92 metros; sigue otro horizontal de 240 metros y termina en pendiente de dos mil 849,93 hasta la salida.

El túnel núm. 20, situado poco antes de la Estación de Lubián se llama «Aciberos» y tiene 202,30 metros de largo.

Poco más allá de la Estación de Lubián se abre el túnel núm. 21, llamado «Lubián» y de considerable longitud, pues tiene un kilómetro y 712,97 metros. Hacia el kilómetro 138 se halla el túnel llamado «Las Hdradas», y mide 985 metros y enclavado en plena rampa máxima de subida.

En el kilómetro 140 en la cúspide de la rampa, con la mitad ascendente y el resto descendente se encuentra el túnel núm. 23 «La Canca», de 1.805 metros de largo.

Siguen muy próximos otros tres túneles de corta longitud llamados: 24, «Las Hortas», 410,12 metros; 25, «Valdepan», de 189,23, y 26, «Caldelra», de 257,62 metros.

Continúa un trecho de unos 12 kilómetros en descenso sin túnel alguno. El núm. 27 «Dos Cabaixes» de 644,15 metros; seguido del 28 «Valcobo», 276,59 y del 29 «Foula-des», 107,90 metros—los tres muy próximos—y están enclavados en las inmediaciones de la Estación de La Gudiña. Entre esta Estación y la siguiente se abren otros nueve túneles:

Núm. 30 «Valgrande», de 60 metros; 31 «Valdecolmeas», 60 metros; 32 «Espino», 207,40 metros; 33, «Gamonal» 138 metros; 34 «Requeiral», 97,38 metros; 35 «La Teresa», 545,92 metros; 36 «Coguiña», 270 metros; 37 «Neveiras», 436,13 metros; 38 «Nieves», 94,80 metros.

Desde la Estación de Villarino de Conso-La Capilla hasta la siguiente de Castrelo del Valle-Verin-Campos de Beceros—unos 9 kilómetros—puede decirse que el tren circula más tiempo entre túneles que al exterior. Hay en ese tramo 13 túneles, algunos muy cortos. Son los siguientes:

Núm. 39 «La Capilla», 429,60 metros; 40 «Valdeparada», 65,45 metros; 41 «Valgrande», 174,80 metros; 42 «La Fuente», 76,15 metros; 43 «Val», 51,27 metros; 44 «Bolaños I», 541,87 metros; 45 «El Lobo», 107,91 metros; 46 «Bolaños II», 680 metros con 6) cm.; 47 «Valongo», 124,57 metros; 48 «Ladrials», 357,15 metros; 49 «Pingarelo», 245 metros; 50 «Fornallo», 947 metros; 51 «Cuteiros», 237,77 metros.

Así llegamos a la Estación de Castrelo del Valle-Verin-Campos de Beceros. A la siguiente Laza-Cerdedelo hay 6,843 kilómetros y también este recorrido se hace constantemente entre túneles. Son siete los comprendidos en este tramo cuyos nombres y longitudes son estos:

Túnel número 52, «Fuentefria», 322,08 metros; 53, «Camba I», 1.101,90 metros; 54, «Camba II», 1.549,39 metros; 55, «De Trez», 120 metros; 56, «De la Granja», 119,61 metros; 57, «Buzagueira», 490,30 metros; 58, «Cerdedelo», 444,94 metros.

Entre la Estación de Laza-Cerdedelo y la de Alberguería-Prado, se abren todavía otros once túneles, denominados así:

Número 59, «Pereiros», 195,72 metros; número 60, «Molino», 1.035,69 metros; 61, «Corno», 2.470,81; 62, «Cornellón», 1.265; 63, «Forcadina», 215; 64, «Cabras», 190; 65, «Sierra pequeña», 1.649; 66, «Cerradifias», 90; 67, «Porto oscuro», 147,20; 68, «Valdecolmenas», 641; 69, «Collados», 201,60 metros.

Desde la Estación de Albergue-

ria-Prado a la de Villar de Barrio, quedan otros quince túneles, pudiendo decirse que en este tramo los trenes recorren la mitad del trayecto total a espacio abierto y la otra mitad en túneles que se suceden cada pocos metros. Los quince túneles suman en total cuatro kilómetros, 14 metros, mientras en espacio abierto se suman cinco kilómetros, 159 metros.

Los nombres y longitudes de estos 15 túneles son los siguientes:

Túnel número 70, «Prado», 574 metros; 71, «Alberguería», 76; 72, «Rebordello», 360,59; 73, «Robo», 140,25; 74, «Rebordiño», 270,27; 75, «Corbo», 88; 76, «Costampra», 242,72; 77, «Auga», 292,23; 78, «Fior», 273,50; 79, «Carballar», 128; 80, «Aquillón», 96,63; 81, «Valde monte», 565,55; 82, «Valdecáparo», 165,55; 83, «Villar del Barrio», 549,52; 84, «Borran», 192 metros.

A partir de la Estación de Villar del Barrio hasta Orense prácticamente desaparecen ya los túneles quedando solamente alguno que otro de poca importancia. Hasta la de Baños de Molgas hay solamente estos tres:

Túnel número 85, «Reborero» de 330 metros; número 86, «La Dehesa» de 425 metros; 87, «Guamil», de 120 metros.

De Baños de Molgas a la siguiente son solo otros tres: el número 88, llamado «Arnoya» con 257 metros; el 89, «Molino», con 325 metros y el 90, «Salgueiro» que tiene 1.510 metros.

Entre las dos estaciones siguientes no hay ningún túnel y, finalmente de Taboadela a Orense-Empalme quedan solo otros cuatro que son:

Número 91, «Aspera» de 100 metros; 92, «Curixeiras» de 97 metros; 93, «La Marquesa» de 159,86; 94, «San Francisco» de 72815 metros.

Entre la Estación de Orense (San Francios) y la de Orense Empalme se abre el viaducto sobre el río Miño.

### ESTACIONES

Las Estaciones de este segundo tramo del ferrocarril que ahora se pone en circulación son las siguientes:

En la provincia de Zamora: Pedralba, a 113 kilómetros 792 metros de Zamora y a 7.060 metros de Puebla de Sanabria.

6.802 metros más allá Requejo; 12.341 más adelante Lubián.

La primera Estación de la provincia de Orense es la llamada de «La Mezquita-Villavieja», a 12 kilómetros, 234,94 metros de Lubián. «La Gudiña» está a 11.518,70 metros de la anterior.

«Villarino de Conso-La Capilla» 10.284 metros más allá.

«Castrelo del Valle-Verin-Campo de Beceros» 8.774,80 metros. «Laza-Cerdedelo» a 6.846,20 metros.

«Alberguería-Prado» a 11.718,81 metros más adelante.

De esta a Villar de Barrio hay 9.174 metros.

Baños de Molgas dista de la anterior 12.261,32 metros.

Sigue Pederno-Cantoña a 9.006,11 metros

Luego continúa Taboadela a 10.006,91 metros de la anterior.

Orense-San Francisco a 11.431,73 metros.

Finalmente, 2.724,08 metros más allá Orense-Empalme fin del segundo trozo.

## El tercer trozo comprende doce estaciones y 64 túneles

El tercer trozo que actualmente se encuentra en construcción hasta Santiago de Compostela, otras 12 estaciones, que son las siguientes:

Santa Cruz de Arrabaldo, a 12.055,22 metros.

Laside, a 11.188,10 metros de la anterior.

Carballino, a 7.239,53.

Boboras, 7.195,05 metros más allá.

Irijo, a 11.644,46 metros de la anterior.

Estas todas comprendidas aún en la provincia de Orense. Siguen luego ya en la provincia de Pontevedra:

«La Gesta», a 12.833,62 metros de la anterior.

«Lalin», 4.417,11 metros más allá.

«Taboada», a 10.140,42 metros.

«Silleda» que se encuentra a 7.565,59 metros más allá.

Continúa «Bandeira», a 9.920,82 metros de la anterior.

«Puente Ulloa» está a 12.814,46 metros más allá.

Susana la última, a 11.674,06 metros de la anterior.

Finalmente, otros 11.257,46 metros más allá está Santiago de Compostela.

### TUNELES

En este tramo son también numerosos los túneles. En total suman 64, del número 95 al 158 con una longitud total de 20 kilómetros, con 563,87 metros.

La longitud total de este tramo Orense-Santiago es de 129,24 kilómetros.

En general son todos túneles de pequeña longitud. Solamente el llamado «Fojo del Cabrito» (número 121) tiene una extensión considerable: 2.623 metros.

Finalmente el cuarto y último trozo de este ferrocarril correspondiente al recorrido Santiago de Compostela a La Coruña, que fué el primero que entró en servicio ya hace bastantes años reúne las características siguientes:

74 kilómetros con 844,69 metros de longitud.

Diez estaciones intermedias.

Diecinueve túneles, del núm. 159 al 177, cuya longitud total es de 8 kilómetros y 278,40 metros.

El túnel más largo es el número 168 comprendido entre las Estaciones de Meirama y Bregua, con una longitud de 1.828,23 metros.

Los nombres de las Estaciones de este último trozo son:

«Slonlla», a 8 kilómetros y 488,77 metros de Santiago.

«Berda», 4 kilómetros y 909,21 metros más allá.

«Berreo-Viliacid», a 6 kilómetros y 249,68 metros de la anterior.

«Castelo», 3 kilómetros y 898,12 metros más allá.

Sigue la Estación de «Ordenes-Pontraga» a una distancia de cuatro kilómetros y 812,98 metros de la anterior.

«Queijas-Londono» está 11 kilómetros y 392,57 metros más arriba.

«Cerceda» sigue a 4 kilómetros y 819,53 metros.

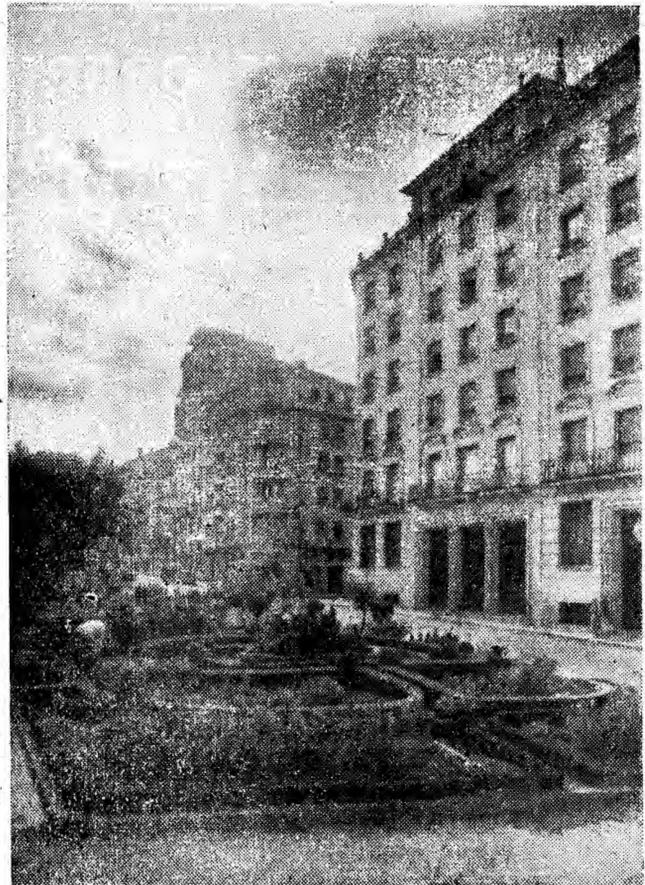
Luego está la Estación de «Meirama» a 7 kilómetros 676,32 metros de la anterior.

«Bregua» es la estación siguiente a 7 kilómetros y 728,87 metros.

Por último «Ujes», a 6 kilómetros y 180,27 metros. Ocho kilómetros y 358,37 metros más allá se encuentra La Coruña, fin del ferrocarril.

# Orense y Zamora: dos ciudades hermanadas por el ferrocarril

## “Galicia se une al resto de la Patria a través de ZAMORA”



Un artículo especial para EL CORREO, escrito por el Excmo. Sr. D. José Luis Albert, Gobernador Civil y Jefe Provincial del Movimiento de Orense

Orense, con Galicia entera, celebra con el entusiasmo desbordado de los acontecimientos históricos más decisivos para la felicidad de un pueblo, el acercamiento mayor que le proporciona hacia el ferrocarril Zamora-Orense que ahora se inaugura solemnemente por S. E. el Jefe del Estado y Caudillo de España.

Orense, puerta de Galicia para casi todo el resto de la Península, cobra así la categoría que le corresponde por esa circunstancia convirtiéndose en el principal nudo ferroviario de esta región, suspirante siempre por mejorar sus destino. El acontecimiento afecta de manera muy especial a esta provincia, por más que sean todas las de Galicia directas beneficiarias de mismo, y que La Coruña haya de mejorar todavía su actual beneficio cuando se concluya la totalidad de las obras que han de tener remate en Santiago o Compostela.

En este acortamiento de distancia con España, Galicia se une al resto de la Patria a través de Zamora, con la cual contrae ahora una estrecha vinculación. Ambas son los extremos de dos cabos que se unen para establecer un enlace. Entradas dos puentes, se forma un nudo un apretado nudo, un abrazo preferido, decir, al que estaban predestinadas por su situación geográfica y que sólo a través de una carretera se había iniciado. Era como tenderse mutuamente un sólo brazo mientras que ahora son los dos, apretados con la solidez del hierro, de la piedra y del hormigón.

Buena es por lo tanto, que en esta ocasión se saluden más fraternalmente que nunca las dos provincias.

Orense quizá sea menos conocida para los zamoranos que Zamora para los orensanos. Algunos bien acomodados romances de esa provincia que se nos abre hacia el corazón de Castilla cruzarán Orense a menudo camino de las playas gallegas; pero Zamora es tránsito para gran número de orensanos y a su capital han ido muchos hombres de aquí en la Semana Santa atraídos por su esplendor, su solemnidad, su belleza. Los pueblos limítrofes si que se conocen o se parecen.

Bien estará decir, para los zamoranos que no nos conocieran, que Orense se encuentra en uno de sus momentos de mayor pujanza, de pujanza de su voluntad hacia un destino que sin convertirlo en otro precisamente le permita vivir acompañado con el tiempo en todos los aspectos.

Por eso se ha lanzado Orense a luchar contra lo que significa, no tradición, sino atraso y todos sus pueblos se electrifican. Hace unos cinco años casi la mitad de su población se alumbraba con luz de candel y hoy el ritmo de electrificaciones es de 14 pueblos mensuales en toda la geografía orensana cuajada de aldeas y caseríos. Y se lucha contra el minifundio, que impide los cultivos remuneradores y adecuadamente intensivos. Y desarrolla campañas contra el analfabetismo que prácticamente han extirpado este mal de entre sus hombres. Y surgen en toda su área pequeñas industrias cooperativas que son la semilla de una industrialización agropecuaria en gran escala. Y se ha creado la gran industria hidroeléctrica (de signo nacional), que la convertirá en la segunda o tercera provincia productora de energía eléctrica. Y se construyen Policlinicas Rurales, Casas Consistoriales, Escuelas (en los últimos años se han inaugurado más de 300). Centros docentes como Institutos y Escuelas de Formación Profesional, la Ciudad Escolar de Oren-

se, ya iniciada. Y se organizan y desarrollan campañas para mejorar las viviendas rurales. Y, en fin, se acometen grandes concentraciones parcelarias y obras de colonización, entre las que destaca una de las más importantes de España: la desecación y saneamiento de la laguna de Antela, donde se pondrán en cultivo 5.000 hectáreas de tierra que darán variadas cosechas y alimento a millones de nuevas reses vacunas de las que podrán derivarse industrias pecuarias de primera magnitud.

Quedan ahí esbozados los problemas orensanos y la lucha hoy intensificada como nunca contra ellos.

Todo esto encierra una gran promesa: prosperidad. Y con ella, el fin de la emigración como recurso redentor de pobreza, para quedarle únicamente el móvil de la aventura y de la ambición. Por más que la ambición si el ansia de superación perdura habrá aquí amolío campo.

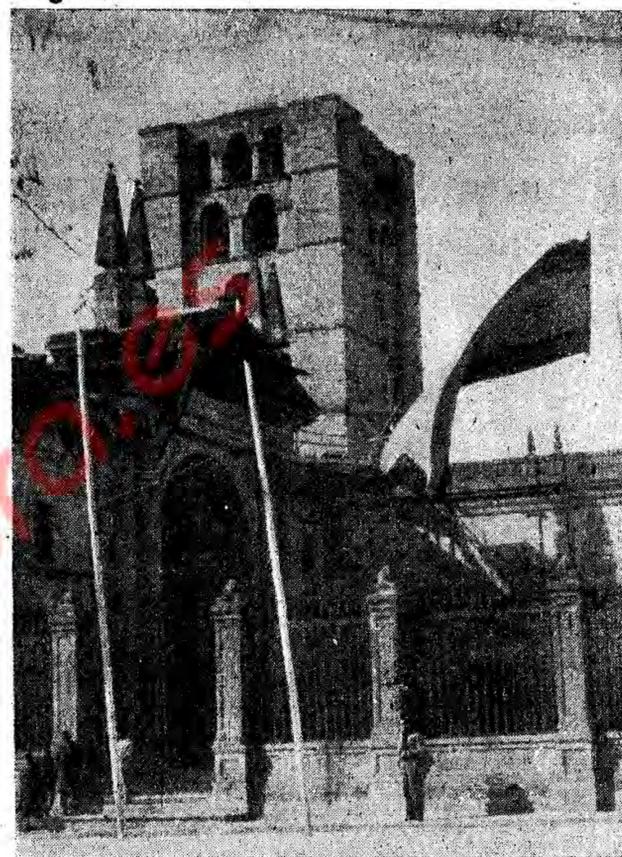
Ved, Orense, capital con más de la mitad de sus edificaciones que no alcanzan los 15 años de vida. Y deteneros a observar la diversidad de sus recientes obras. Indagad sus proyectos y mirad aquí y allá el bulir de la piedra y el cemento para construir viviendas, centros de enseñanza, ampliar fábricas o para urbanizar calles nacidas y jardines demasiado agrisa. Y aunque pequeños, también veréis bellos jardines nuevos o renovados, porque el ornato y la expansión y el descanso también requieren su tiempo.

Zamora: Orense te saluda y te abraza fraternalmente, y expresará su entusiasmo por este enlace con Castilla a través de Zamora, al paso alegre del tren inaugural, que en esta Primavera en Paz nos trae, para que podamos demostrarle nuestra gratitud al que por regir los destinos de España, providencialmente, es también el primer Español.

### Zoli se presentará ante el Parlamento italiano

ROMA.—(Eie).—El jefe del Gobierno, Adone Zoli, comparecerá ante el Parlamento italiano para someter, en su calidad de jefe del Gobierno, serios proyectos de ley que requieren acción inmediata.

La petición de Zoli a la Cámara de Diputados para que se le permita la adopción de medidas sobre cuestiones urgentes de interés para el país, sin más demora, fué aceptada sin una votación de confianza.



## SALUTACION A ORENSE

A lo cabo de los años mil, aquel tan deseado ferrocarril de Medina a Vigo, partido entre Orense y Zamora y no precisamente por gala en dos, ha visto soldada su discontinuidad como parte integrante del de Medina a Coruña para poder cumplir la función de unir por el camino más corto las bellas tierras galaicas con la austera meseta central. Gracias a la tesonera voluntad de nuestro Caudillo y de las personas ejecutoras de sus consignas en esta magna empresa, las más modernas y potentes locomotoras arrastrarán en breve por la nueva línea largos trenes en un constante y más económico intercambio de productos entre Galicia y el interior de la Península, abriendo una racional ruta hacia nuestros mejores puertos del Atlántico para la entrada y salida de mercancías, acortando el viaje al noroeste de nuestro solar patrio, hoy tan caro y fatigoso. Está logrado y casi nos parece mentira por lo que se hizo esperar.

Esta vía férrea, que ahora se inaugura, une con nuevo lazo dos provincias limítrofes en lo geográfico, con montes y ríos comunes, con análogas características en gran parte de su suelo: tan cercanas en la distancia, tan alejadas en el tiempo. Pronto sus economías podrán realizar un más amplio intercambio y sus habitantes conocerse mejor merced a la facilidad de comunicaciones.

Al realizarse este acercamiento económico y espiritual, la ciudad de Zamora envía el más efusivo y cordial saludo de hermandad a su vecina Orense, a su Excmo. Corporación Municipal y yo un muy fuerte abrazo a mi querido compañero, el Alcalde, con la esperanza de que el lunes nos lo daremos personalmente sobre el tren inaugural.

FRANCISCO PEREZ LOZAO  
Alcalde de Zamora

## Preocupación por el futuro

Un artículo del Alcalde de Orense, don Domingo Saavedra Sánchez.

Correspondiendo a la atenta invitación que nos hace el Sr. Director de EL CORREO DE ZAMORA con ocasión de la solemne inauguración oficial del Ferrocarril ZAMORA-ORENSE, trazamos, de acuerdo con aquella, unas breves cuartillas que pretenden plasmar el hoy y el mañana de nuestra querida ciudad.

Y las iniciamos poniendo de relieve, que Orense tiene conciencia de la trascendencia del acontecimiento tan ansiadamente esperado por todos, y que por ello se da cuenta de que este nuevo hecho alumbrará una nueva etapa ante su futuro.

Es esta preocupación de futuro lo que determina el quehacer presente. Orense sabe lo que quiere y tiene para lograrlo voluntad y posibilidades. En una carrera de ritmo casi trepidante ha logrado en los últimos veinte años desbordar sus antiguos límites, extendiéndose sobre superficies que antes eran campiña y jalonando este crecimiento con las construcciones graníticas que le dan ese aspecto de urbe moderna, alegre, luminosa, tan en consonancia con su característica espiritual.

Situada en la vertiente occidental de Monte-Alegre mantiene una situación geográfica privilegiada. Punto obligado en la ruta hacia Castilla y en el desplazamiento constante intenso por las grandes arterias que lo enlazan con el litoral, ha logrado un comercio floreciente y ha sentado las bases de una incipiente industrialización.

Pero aun cuando por su situación geográfica Orense ofrece una situación privilegiada, es ahora, cuando, merced a la nueva ferovia, adquiere el valor de nudo de comunicaciones como antesala de Galicia para dirigir el tráfico hacia sus dos puertos naturales. Por ello ha comenzado desde hace años a preocuparse de su aspecto urbano para constituir así el pórtico adecuado a la entrada a la más hermosa de las regiones de España.

Con la vista puesta en un futuro próximo procura extender sus núcleos urbanos, de un crecimiento constante, enlazándolos con una serie de espacios verdes —armonía colorista de jardines— que ponen la nota de un singular atractivo junto a las masas petreas de las edificaciones, muchas de las cuales exhiben en su armoniosa disposición verdaderos modelos en el dilatado campo de la arquitectura moderna.

Actualmente se está llevando a la práctica el Proyecto de Urbanización General de la ciudad con sus zonas industriales y residenciales; sus dilatados sectores de ensanche en donde se perfilan y recortan las amplias avenidas que dibujan de una manera geométrica el dilatado tapiz que abarcan las zonas modernas de la ciudad; la Ciudad Cultural con sus modernos edificios en donde se instalarán las Escuelas del Magisterio, Escuela de Comercio, Instituto de Enseñanza Media y Escuela de Formación Profesional y la canalización y cubrición del río Barbaña a su paso por la ciudad, que permitirá librar a Orense de una frontera de agua.

Ambiciosa es la tarea que la Corporación Municipal se ha impuesto y para lograrla ha concebido y aprobado un Presupuesto Extraordinario de más de treinta y dos millones de pesetas que permitirá elevar a Orense al lugar exigido por su presente y por su futuro.

Y al expresar en nombre de Orense nuestro alborozo por la inauguración del ferrocarril que ha unido a nuestras dos ciudades en la esperanza y en el deseo durante tantos años, quiero dejar constancia de que los orensanos saben que esta fecha histórica para nuestros pueblos se debe fundamentalmente a la empresa iniciada un 18 de Julio de 1936 y a la paz conseguida con el Caudillaje de Francisco Franco.

Orense y Zamora se encuentran desde ahora unidas por un lazo férreo que conseguirá con la proximidad en el tiempo y en el espacio aumentar la hermandad tradicional de nuestras dos provincias limítrofes. Por ello, en esta fecha histórica reitero mis mejores votos por la prosperidad y la felicidad de Zamora y de todos los zamoranos.

DOMINGO SAAVEDRA SANCHEZ  
Alcalde de Orense



VISTA PARCIAL DE ORENSE

# Orense tiene una riqueza fundamentalmente agrícola y ganadera

En sus 6.978 kilómetros cuadrados de extensión se cultivan la patata, el centeno, maíz, castaña y vid. También se ha iniciado recientemente la siembra de tabaco y algodón

Su ganadería cuenta con 474.780 cabezas a las que hay que sumar 393.789 gallinas y la existencia de 35.934 colmenas. -- Gran importancia de la riqueza hidroeléctrica

Interesantes manifestaciones para EL CORREO DE ZAMORA, del ilustrísimo señor Presidente de la Diputación de Orense

Atendiendo amablemente, la invitación que le hicimos, el ilustrísimo Sr. Presidente de Excelentísima Diputación de Orense, Procurador en Cortes, ha tenido para con EL CORREO DE ZAMORA la consideración de ofrecernos este interesante resumen de la situación de la provincia de Orense en el presente y su proyección hacia el futuro:

La provincia de Orense con sus 6.978 km<sup>2</sup> de extensión, sus 93 Ayuntamientos, divididos en 11 Partidos Judiciales y limitados con Pontevedra, Lugo, León, Zamora y Portugal, es una de las provincias que en su día integraban el Reino de Galicia.

La riqueza de esta provincia, es fundamentalmente agrícola y ganadera. La riqueza agrícola está constituida, preponderantemente, por la patata, centeno, maíz, castaña y vid, aunque el cultivo es diverso, habiéndose iniciado el del tabaco y algodón.

En cuanto a la ganadería, es de importancia su riqueza, tanto por la variedad como por la cantidad, pues alcanza el número de 474.780 cabezas de ganado, además de 393.789 gallinas, sin que falte la abeja, cuyo último censo arroja un total de 35.934 colmenas.

Mas lo importante, como riqueza actual, es el aprovechamiento hidráulico. Pensemos para ello que el complejo de saltos del Sil, S. A., con sus Centrales de Chandreja, San Cristóbal, Pontonovo, Sequeros y San Esteban (este con una altura de presa de 177 metros y la mayor de España en potencia), aseguran una producción de 852.000 K. W. A.

Tampoco hemos de olvidar que la misma Entidad está construyendo los saltos de San Pedro y de Bao-Puente Bibey, con un potencial total de 340.000 K. W. A., aparte de otros proyectados de suma importancia.

FENOSA, con el denominado Salto de Las Conchas y una potencia de 30.000 K. W. A., --programada su ampliación al doble--, contribuye igualmente a esta riqueza extraordinaria, en relación con otras provincias. También Moncabril está llevando a término obras que supondrán un incremento muy estimable en el potencial de energía.

Otro antecedente digno de anotar, es la posibilidad minera de esta provincia. De antiguo, vienen siendo explotados grandes filones de wolframio, estaño y casiteritas. En la actualidad se están llevando a cabo trabajos, y los antecedentes permiten augurar óptimos resultados para el logro de gran cantidad de mineral de hierro.

En cuanto a industria pesada, no cuenta la provincia de Orense con ninguna instalada en la actualidad. Pero en orden inferior, si

cabe la mención de las fábricas de CEDIE, dedicada a la obtención de carburo de calcio y todos sus derivados, de notoria importancia nacional, situada en Barco de Valdeorras.

También es de apuntar el posible montaje de una fábrica de cemento en el mismo Barco de Valdeorras, así como otra en Cerdedo, al pie de la estación de igual nombre en el ferrocarril Puebla de Sanabria a Orense.

### NECESIDADES Y PROBLEMAS DE ORENSE

Muchos son los problemas de la provincia de Orense que aumentan en forma estimable ante el crecimiento que la misma acusa. Uno de ellos, acaso la mejora del medio rural. Sin regateo alguno, enfrentados con él, se está resolviendo a medio de un vasto plan de electrificación, levantando escuelas, policlinicas y mejoras de cultivos. Para ello, nadie regatea su esfuerzo, y en la mejor conjunción, Gobierno Civil, Diputación y Ayuntamientos, se está llegando a la meta.

Otro problema, si así pudiera denominarse, es la desecación de la laguna de Antela, pero éste en verdad ha dejado de ser problema, puesto que el Ministerio de Agricultura a medio del Instituto Nacional de Colonización, ya dió comienzo a los trabajos preliminares de estudio y redacción de proyecto, con aprobación de una Ley, sancionada por las Cortes, que regula el orden jurídico.

DIPUTACION PROVINCIAL Esta entidad, con 18.500.000 pesetas de presupuesto ordinario, puesto que tiene en vigor otro de carácter extraordinario, no cesa en sus propósitos de contribuir al engrandecimiento de la provincia.

Aparte de un programa completo de cooperación a los Municipios para la mejora rural con aportaciones cuantiosas a toda clase de obras, no olvida el logro de una amplia red de carreteras, contando en la actualidad con 1.102 kilómetros construidos y redactado ya un plan que alcanza los 5.000 kilómetros.

Cuenta con una Granja Experimental, en la que se enclavó un edificio de modernas líneas, destinado a Escuela de Capataces Agrícolas, capaz para 50 alumnos, y en

la que seguirán durante dos años los estudios teóricos y prácticos para alcanzar el correspondiente título.

Dicha Escuela funciona con carácter oficial y con la intervención del Ministerio de Agricultura.

Además, se está llevando a cabo una mejora de razas de ganado en sus distintas especies, con la entrega directa de productos seleccionados de la reproducción conseguida en la misma Granja.

En el orden benéfico cuenta con un Hospital dotado de 100 camas y en el que funcionan toda clase de especialidades médicas y quirúrgicas, disponiendo todas las clínicas del mejor y más moderno material e instrumental, amén de consiguiente pulmón de acero de modernísimas características.

Tiene la Diputación también a su cargo una Escuela de Artes y Oficios con una matrícula de 200 alumnos y de la que ya han salido algunos que alcanzaron Medallas nacionales.

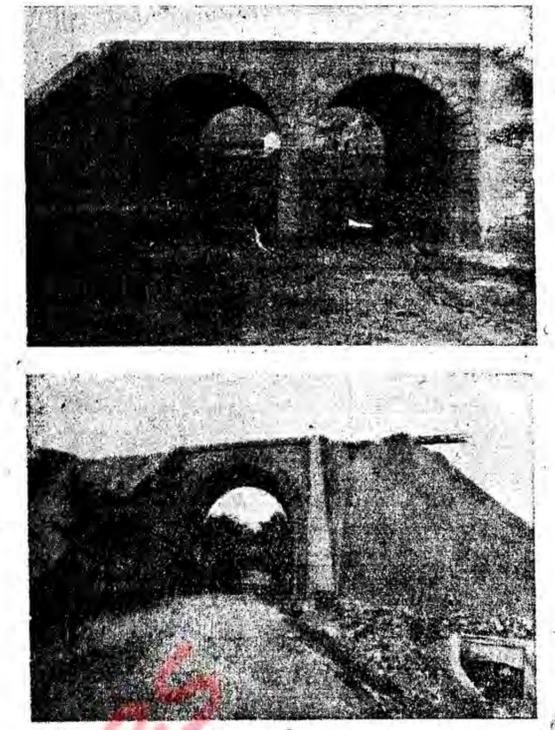
No desatiende ni olvida al niño desvalido y así sostiene un Orfanato y Casa-Cuna, en los que los acogidos reciben la más completa educación y formación profesional, con sus talleres y sobre todo coordinados con la Imprenta Provincial.

Debe destacarse también la repoblación forestal que, en gran escala, se realiza en esta provincia en régimen de Consorcio y que alcanza en la actualidad las 40.000 hectáreas, siguiendo a gran ritmo la ejecución de un vasto programa que doblará dicha cifra en breve espacio de tiempo.



**PLACER DE NIÑOS Y MAYORES**  
 Los apetitosas galletas que alimentan sin empachar.  
**Galletas CHIQUILIN**  
 Siempre saben a... poco  
 Medias latas, cuartos y paquetes: 200 grs.  
**Y PARA ACOMPAÑAR SU APERITIVO FRY-CRACKER**  
 GALLETAS ARTIACH

## PUENTES DEL FERROCARRIL



La construcción del Ferrocarril Zamora Puebla que se inició en nuestra capital con extraordinario empuje hacia el año 1928 se tradujo bien pronto en la perforación de los túneles de San Lázaro y Valorto, donde las palas mecánicas, perforadoras automáticas y otros mecanismos entonces desconocidos por estas latitudes se convirtieron durante mucho tiempo en la atracción de toda la Ciudad que acudía diariamente a contemplar los avances de los trabajos. También estos dos áridos puentes para el paso superior del tren sobre la carretera de Carbajales de Alba --uno doble para la carretera y el arroyo-- surgieron de la noche a la mañana en las inmediaciones de Valorto. Todos estos viejos clichés de nuestro Archivo, cobran ahora nueva vida ante la entrada en servicio del Ferrocarril.

# ORENSE: su potencia industrial actual y sus posibilidades industriales futuras

Por Marciano BALLESTERO, Ingeniero Industrial

Amablemente invitado por el Director de EL CORREO DE ZAMORA a exponer para sus lectores el panorama industrial de la provincia de Orense, acento complace la invitación por el doble motivo de ir dirigidas a mis paisanos estas líneas, y ser la causa inmediata de ellas el fausto acontecimiento que todos celebramos de la inauguración del ferrocarril Zamora-Orense.

Para mejor ordenar la exposición, al mismo tiempo que para destacar la labor realizada en los 16 o 12 últimos años y la perspectiva francamente optimista que auguramos para el futuro, distinguiremos tres periodos de tiempo: El anterior a 1945, el comprendido entre ese año y la fecha actual, y el desconocido pero, como luego veremos, esperanzador porvenir.

Con anterioridad a 1945, la potencia industrial de la provincia era ínfima. La producción y el consumo de energía eléctrica nunca superó los ocho millones de kilovatios-hora anuales, lo que suponía para una población de medio millón de habitantes una dotación de energía por habitante y año de 15 kilovatios-hora. Este exiguo índice es tan significativo en cuanto a potencia industrial y nivel de vida, en el periodo que analizamos, que nos ahorra todo comentario.

A partir de 1945, las empresas Sociedad General Gallega de Electricidad, S. A. (hoy absorbida por FENOSA), FENOSA, Saltos del Sil, S. A., y últimamente Hidroeléctrica Moncabril, S. A., y la Empresa Nacional de Electricidad, inician la construcción de los aprovechamientos hidroeléctricos de la provincia y con el ritmo que permiten las disponibilidades de hierro, cemento, material conductor y divisas van siendo puesta en explotación centrales eléctricas que al mismo tiempo se atienden a las demandas de energía de mercado nacional, hacen posible que la electrificación avance por la provincia y paralelamente a ella, la modernización y ampliación de las industrias existentes y la instalación de otras nuevas. Fruto de la labor de estos años es la potencia instalada en generadores que alcanza la cifra de 432.000 KVA y que, Dios mediante, en los próximos cinco años se verá incrementada con 200.000 más cuando entren en servicio las centrales en construcción de San Sebastián, San Agustín, Prada, Corzos, Bao y San Pedro, por lo que no es aventurado suponer que para el año 1962 esta provincia pueda ofrecer al mercado nacional en años de

lluvias normales 2.500 millones de kilovatios-hora.

Ya el pasado año la producción de energía eléctrica fué de 764 millones de kilovatios-hora, sin haber entrado en servicio algunos de los más importantes grupos generadores, por lo que esperamos que aquella cifra sea ampliamente superada en el año actual. El consumo provincial ha pasado de och millones de kilovatios-hora en 1945 a 132 millones en 1956, y en consecuencia el índice de consumo per cápita, salta en el mismo periodo de tien. no de 15 a 260, lo que da la medida de la impresionante labor realizada en el último decenio. Esta labor, unida a la puesta en servicio del ferrocarril Zamora-Orense, son los dos acontecimientos más trascendentales, en el orden industrial, de la provincia.

Doy a continuación una instantánea de la industria de Orense en el momento actual:

En el ramo de la madera el mayor volumen de inversiones corresponde a los aserraderos con más de 150 instalaciones, de las que 42 de ellas están equipadas con machihembradora. La potencia total instalada para su accionamiento pasa de los 5.000 C. V.

Es industria típica de la zona de Ribadavia la fabricación de alfudes, de la que existen unas 21 fábricas con una producción anual de 80.000 unidades que exportan a toda la nación. 320 carpinterías mecánicas se dedican a la fabricación de muebles, puertas y ventanas, con mercado extraprovincial; instalaciones de cepillado fabrican virtualmente para enbaldosados, y existen 10 talleres dedicados a construcción de carrocerías para vehículos, algunos con bien ganado prestigio en toda España.

La industria cerámica está representada por unas 25 instalaciones dedicadas a la fabricación de tejas, ladrillos y piezas cerámicas para forjado de pisos; seis de ellas mecanizadas y con hornos continuos Hoffmann de 12 a 24 cámaras, y una dedicada a la fabricación de tubería de gres en un horno de Hama invertida.

En el capítulo de hierro y metal existen unas 200 industrias, en las que se comprenden talleres de calderería, reparación de máquinas y vehículos, fundición de hierro y otros metales, talleres de forja, construcciones metálicas, etc. Destacan por su importancia en este grupo Fundiciones Malingre, Talleres ROFESA, dedicados principalmente a la construcción de postes para línea de alta tensión y grúas de todos los tipos y po-

tencias; Talleres Barreiros, que transforman motores de gasolina en diesel, al mismo tiempo que mecanizan piezas para la factoría de la misma firma que tiene instalada en Madrid, y finalmente, Talleres Meleiro, de El Barco de Valdeorras, fabrica herraduras, accesorios para carro, rejas de arado, etcétera, con mercado en toda Galicia, Castilla y Asturias.

En los partidos de Araz y Carballedo hay unas 50 instalaciones dedicadas a fabricación de cortillos. Esta industria trabaja por los métodos más primitivos y en la actualidad atraviesa una aguda crisis. Su capacidad de producción es de unas 30.000 piezas anuales.

En el sector de la industria electro-química es excepcionalmente importante la fábrica de carburo de calcio y polímeros de acetileno instalada en El Barro de Valdeorras por la Compañía Española de Industrias Electro-químicas, S. A. (CEDIE), con una capacidad de producción de 50 toneladas de carburo de calcio en dos hornos eléctricos de 5.000 KVA cada uno.

En los grupos de alimentación y vestido hay censadas 265 industrias, en su mayoría de mediana y pequeña capacidad de producción. Se incluyen en estos grupos las fábricas de galletas, pasta para sopa, chocolates, hielo, raseos, helices, calzado, tintorerías y otras.

La industria de la mouturación de cereales está representada por cinco fábricas de harinas con una capacidad de producción de unos 50.000 kilogramos diarios y cerca de un millar de molinos, en su mayoría hidráulicos, que excepcionalmente pasan de tres parejas de piedras.

En la rama del espectáculo hay instaladas unas 50 salas de proyecciones cinematográficas. Oteemos finalmente el porvenir: Los aprovechamientos hidroeléctricos en construcción ya citados absorberán en los próximos cinco años inversiones no inferiores a 1.000 millones de pesetas.

CEDIE tiene autorizada la ampliación de su fábrica de carburo con la instalación de un tercer horno de 20.000 KW; el presupuesto es de 50 millones de pesetas y el plazo de puesta en marcha tres años.

Para la instalación de una fábrica de anhídrido carbónico líquido se ha constituido en Orense una sociedad anónima con capital de 10 millones de pesetas; el plazo de puesta en marcha un año. Dos de las más importantes industrias metalúrgicas están montando sendos trenes de laminación

para perfiles de hasta 5 Kg/m., y una de ellas está autorizada para montar un horno eléctrico para fusión de acero, con potencia de 1.000 KW. El presupuesto global es del orden de los tres millones de pesetas. Está en tramitación la instalación de un tercer horno. Están en construcción otros dos grandes hornos cerámicos.

Agua Minero-Medicinales de Fontenova (Verin) gestiona la importación de Inglaterra de un equipo de gaseado y llenado de botellas. El presupuesto es aproximadamente de unos millones de pesetas. En la actualidad ocupa el mercado más de un millón de botellas.

Parece decidida la instalación de una fábrica de cemento en el valle de Valdeorras.

La Casa NESTLE directamente o a través de una entidad filial, prepara la instalación en Allariz

**DOCTOR SARACIBAR**  
 Enfermedades de los ojos  
 Morino de Escobar, 4. Tel. 2815-VALLADOLID

de una factoría de concentrado y tal vez condensado de leche, para tratamiento de 30.000 litros diarios.

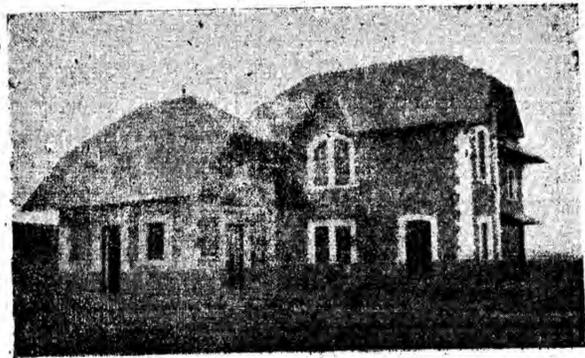
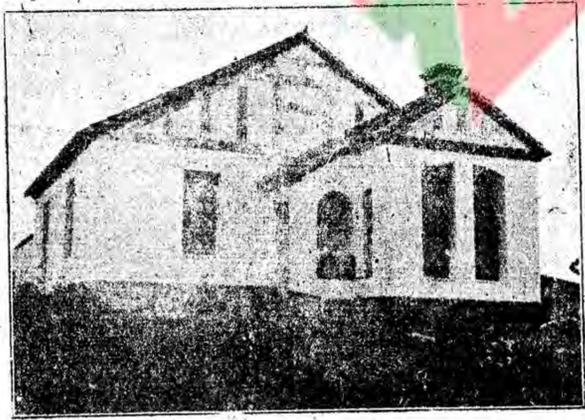
La industria de los plásticos va tomando carta de naturaleza en la provincia, existiendo ya una planta piloto instalada para recuperación y teñido, otra en montaje y una tercera en tramitación.

Como puede verse por la anterior reseña, el porvenir inmediato de industrialización es alentador, y en cuanto al más lejano es de suponer que no ha de dejar de llamar la atención de los grupos financieros nacionales las posibilidades que ofrece a la industria química, electroquímica y electrometalúrgica una región que dispone de abundante energía eléctrica, madera, agua, carburo (una de las bases de la moderna química de síntesis), carbón y minerales próximos, y buenas comunicaciones a partir de esta fecha con el centro de España y con los puertos gallegos, convirtiéndose Orense en el centro de gravedad de las comunicaciones ferroviarias del noroeste español.

Orense, Mayo de 1957.

Una de las grandes palancas que mueve y forma la opinión pública, es la Prensa. Contribuye a que la Iglesia posea este poderoso medio de influencia. El 29 de junio, «DIA DE LA PRENSA E INFORMACION DE LA IGLESIA».

## ESTACIONES ZAMORANAS



Por la ruta férrea que ahora entra plenamente en servicio, se alzan esbeltas, típicas y elegantes Estaciones construídas con un verdadero alarde de originalidad y buen gusto, poniendo en cada una un sello de ambientación perfecta con el paisaje donde han sido levantadas. He aquí dos ejemplos de ello, sin contar la bellísima Estación de Puebla de Sanabria que insertamos en otro lugar de este mismo número.

# MADRID MAS CERCA DE GALICIA

## El nuevo tramo ferroviario Zamora-La Coruña acorta la distancia

**E**l nuevo tramo ferroviario Zamora-La Coruña, que ahora se pone en servicio —y el lunes va a ser inaugurado con toda solemnidad—, acorta el recorrido notablemente. En el sector de Vigo a Santiago de Compostela se ganan tres horas, lo que representa la quinta parte del horario anterior. En el servicio a La Coruña, de momento no se observarán en él grandes ventajas de tiempo hasta que no se termine el trayecto Carballino a Santiago; una vez logrado, representará una economía de más de dos horas. El tren Tai, en el recorrido La Coruña y Vigo, alcanzará una diferencia menos notable. Al incorporarse los nuevos tramos de Puebla de Sanabria a Orense —141,86 kms.— y Orense-Carballino —29,72 kms.— la extensión de la Renfe ha quedado aumentada en 171,580 kilómetros. Con este nuevo servicio que ahora se inaugura, gran parte de los viajeros percibirán, además del acortamiento en el viaje, rebaja en el precio del billete por ser menor el kilometraje que el de la antigua línea.

### DE SANTIAGO A MADRID 242 KILOMETROS MENOS

Los acortamientos en kilómetros de la nueva línea de Zamora a La Coruña sobre la actual de León son de la importancia siguiente: de Madrid a La Coruña, 95 kilómetros; a Vigo, 159; a Orense, 159; a Pontevedra, 159, y a Santiago de Compostela, 242 kilómetros.

Por lo que se refiere a Valladolid, Palencia, León, etc., del anterior recorrido continuarán por la misma línea el tren correo y los trenes expresos que enlazan a Galicia con Cataluña.

### HACE OCHENTA AÑOS SURGIO LA PROPUESTA

La propuesta del nuevo ferrocarril de Zamora a La Coruña surgió hace ochenta años, en la propuesta que hizo una comisión de ingenieros nombrada por el entonces ministro de Fomento don Claudio Moyano, para que propusiese las comunicaciones del centro de España con la parte de las costas y puertos de Galicia. Los proyectos de infraestructura para la construcción del ferrocarril de Zamora a La Coruña se dividieron en cuatro trozos.

El primer trozo comprendía Zamora a Puebla de Sanabria, con una longitud de 107,848 kilómetros. El segundo, Puebla de Sanabria a Orense, de 141 856 kilómetros; el tercero, Orense a Santiago de Compostela, de 129 kilómetros, y el cuarto trozo de Santiago de Compostela a La Coruña, de 74,844 kilómetros. La construcción de los trozos primero y cuarto fué comenzada en el año 1927 y la de los trozos segundo y tercero en 1929. Las obras del viaducto Martín Gil, sobre el río Esla —magnífica obra de la ingeniería española, inaugurada por el Caudillo el 17 de abril de 1943— se subastaron independientemente de las obras anteriores.

Para la explotación del nuevo tramo ferroviario, la tracción Diesel es la más indicada.