

La nueva Estación será entregada a la R. E. N. F. E. el lunes próximo

Es una de las más bonitas de España y sus instalaciones pueden equipararse con las más modernas

Paredes y techos lavables. - Casas higiénicas con habitaciones ideales. - Cómodas salas de espera

Las marquesinas tienen una longitud de doscientos cincuenta y cinco metros

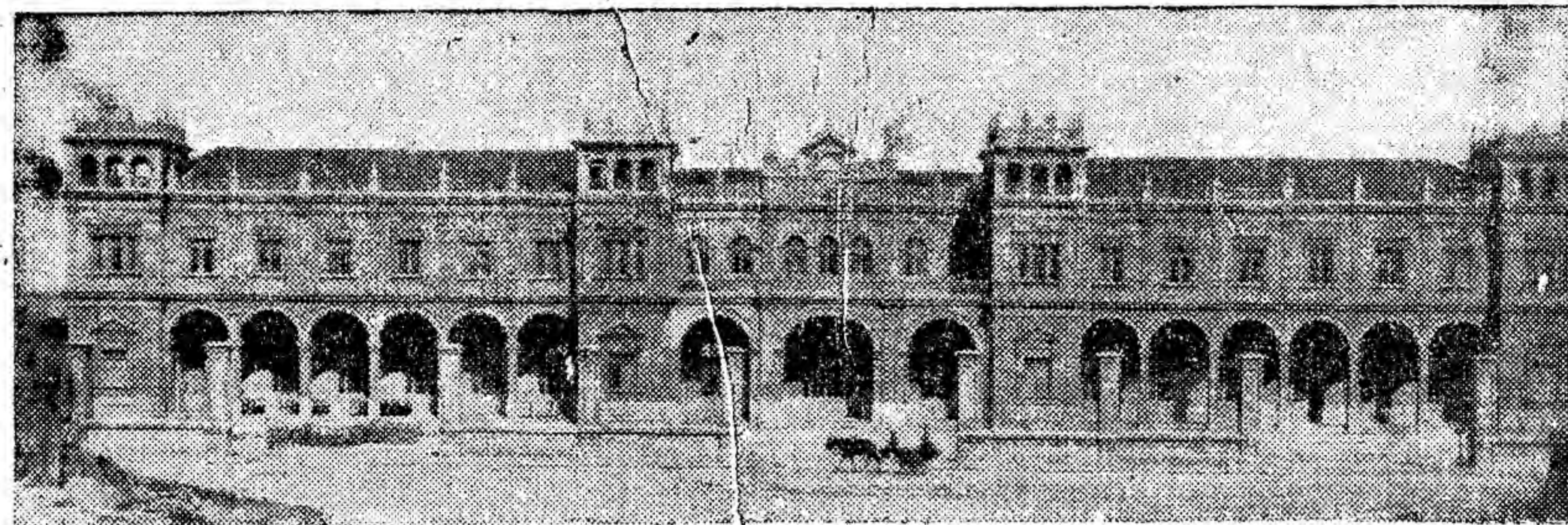
Cuando en la prensa aludimos o comentamos servicios de la R. E. N. F. E. generalmente suele hacerse en tono de censura o de protesta. Que si los coches son viejos y destarados; que no ajustan las ventanas; que si la calefacción o el timbre de alarma no funcionan; que si el paso a nivel tal o cual; supone un peligro constante; que si las taquillas, que si la sala de descanso, que si los trenes no llegan a su hora, toda esa larga teoría que el público nos sugiere, o nosotros comprobamos y suele ser motivo para exponer nuestro propio o ajeno descontento.

Pero en este caso, ni descontento ni la más leve sombra de censura pueden errar estas líneas que son reflejo de íntima satisfacción, queremos sean un compendio de alabanza y una expresión zamorana de agradecimiento porque dicho sea sin hipérbole podemos asegurar que Zamora ya tiene la estación férrea más bonita de España.

No escribimos por referencias pues para comprobarlo hemos visitado detenidamente las distintas dependencias, las de las tres plantas de que consta el amplio edificio, dos horas duró el recorrido, y podemos asegurar, como lo hará quien vea y admire esta nueva estación de Zamora, que es y constituye en todo su conjunto una verdadera maravilla en esta clase de construcciones.

La empresa constructora «Emilio Suárez y Compañía, S. L.» de Orense, que ha tenido a su cargo la ejecución de las obras en esta cuarta y última etapa hará entrega de las mismas, el lunes próximo, a la una de la tarde a la Cuarta Jefatura de Estudios y Construcciones, la que a su vez hará traslado inmediatamente de todo lo construido a la R. E. N. F. E. previas las inspecciones oportunas y que son de rigor en estos casos.

Para esta ceremonia, que tendrá carácter íntimo, se espera la llegada de relevantes personalidades,



tanto de la Jefatura de Estudios y Construcciones como de la R. E. N. F. E. y no pasarán muchos días sin iniciarse los servicios en la nueva estación, ya que la vieja, ese cochambroso, viejo y antiestético edificio de la estación, vieja empezará a ser derruido inmediatamente, acaso dentro de la semana venidera.

Un poco de historia

Pero antes de pasar a decir lo que es la nueva estación, para satisfacción de unos, recreo o evocación de otros, curiosidad de quienes todo lo archivan y anotan para ilustrar su conversación con citas y fechas, vamos a consignar algo de la vieja estación, con la renegrida marquesina que ha sombreado el paso de tantos trenes.

Siendo Ministro de Fomento el ilustre zamorano don Claudio Moyano, el 20 de marzo de 1864 --no falta mucho para los cien años-- llegó a la estación de nuestra capital el tren inaugural que fué recibido, como es natural, con ruidoso alborozo, banderas, músicas y balcones engalanados.

Desde el mismo día de la inauguración fué aspiración de las autoridades, expuesta en alguno de los discursos pronunciados, prolongar esta ferrovía hasta Galicia, cuya esperanza espoleó muchos años el anhelo de la capital y pue-

blo que resultarían beneficiados con tan importante enlace férreo.

En 1925 se abrió información pública por el Consejo Superior Ferroviario para aumentar la expansión de comunicaciones en dirección Noroeste y las autoridades zamoranas y la Cámara de Comercio enviaron documentados y razonados informes que merecieron atención superior y ya desde entonces fué consolidándose y entró por cauces de realización este ferrocarril y la estación que ahora se ha terminado.

La subasta de las obras se hizo en 1935 con un cálculo de 7.000.000 de pesetas y se creía poderlas tener concluidas en 1938.

Pero las obras han pasado por cuatro etapas y sobre aquellos siete millones presupuestados en principio han ido acumulándose otros muchos más, a medida que materiales y mano de obra fué en aumento y solo estas obras realizadas en la última etapa se han realizado con un presupuesto de doce millones de pesetas.

Las obras realizadas en la primera de las etapas estuvieron a cargo de la Sociedad Ibérica de Construcciones. Siguió a esta, después de un lapso impuesto por la Cruzada «Vías y Construcciones, S. A.» Continuó la firma «Rodolfo Lama» y las concluye, como antes indicamos «Emilio Suárez, S. A.» de Orense.

balderas que están en los sótanos, bien repletas de carbón y ardiendo las 24 horas del día, era posible templar aquel desmesurado vacío.

En esta última etapa de obra, se derribó todo el interior del edificio, de dos pisos se hicieron tres, las habitaciones quedan con una altura bien proporcionada y en invierno desde las habitaciones altas de la fonda hasta las salas de espera, todo ofrecerá un ambiente cálido y agradable.

No es posible ir describiendo dependencia por dependencia las distintas que para diversos usos tiene el edificio. Necesitaríamos mucho espacio y resultaría enojosa y monótona la descripción. Baste decir que empleamos dos horas en el recorrido y a no parecernos que nuestra presencia podía restar un tiempo precioso a don Emilio, que con su amabilidad no nos dejaba entrever, hubiéramos permanecido allí más largo rato. En la planta intermedia del primer bloque del edificio están las habitaciones de la Fonda. Unas habitaciones ideales, con cuarto de baño todas ellas y amplio ropero.

El centro está destinado a viviendas de funcionarios. Unas viviendas verdaderamente envidiables, por su luminosidad, su elegancia, su comodidad y excelente y sabia distribución. Cocinas blancas, con fregadero de mármol, lavadero, pared toda ella de azulejos, amplia despensa y piso de mosaico. Lo ideal para las amas de casa que tengan la suerte de disfrutarlas. Luego habitaciones amplias, bien ventiladas, servicios independientes y con luz directa en las habitaciones.

Otra parte del edificio, en el entresuelo se destina a oficinas.

La fachada, de puro estilo renacimiento, que no se ha tocado, pues conserva la prestancia y líneas elegantes del primitivo proyecto, tiene una terraza sobre la puerta principal, grandes puertas de cristales cuyos entrepaños mide cada uno más de un metro, y

en el remate el reloj, que ha sido colocado por la casa Girón, de Madrid.

En el andén

Están instaladas en el andén el Restoran y Cafetería, está con un precioso mostrador cuyo frente, obra de excelente artesanía, está construido con azulejos de estilo talaverano. Puertas de elegante presentación para dar paso comedores y luego la cantina, fonda, con amplísima cocina, en el estilo de las que vimos en las casas de los funcionarios, pero ampliada considerablemente para los servicios que se destina, con cá-

maría frigorífica y mesas de mármol, todo blanco, lo que ofrece sorprendente y bella perspectiva.

Siguen los servicios, para caballeros y señoras, todo limpiísimo y moderno. Sala de espera, puertas de salida y entrada, oficinas del jefe, telégrafos y teléfonos, sala de espera y otras oficinas, Servicios Sanitarios, además de biblioteca y estanco.

Sobre las puertas se instalarán letreros luminosos. Existe una instalación de potentes altavoces tanto en los andenes como en el vestíbulo, para avisar a los viajeros de la llegada y salida de trenes.

La marquesina

Para el servicio de trenes de viajeros consta la estación de un haz de cinco vías, todas con andenes y comunicadas entre sí por pasos subterráneos. Paralelamente a este haz existe otro para los servicios de trenes mercancías y servicio de transbordo.

Sobre los andenes vuela una marquesina, que cuando esté terminada en sus tres cuerpos tendrá una longitud de 255 metros; la del primer andén va adosada a la fachada del edificio. Las otras dos tienen forma de ala de mariposa y las aguas vierten para el alcantarillado que se ha renovado con una instalación de tubos de 125 m/m. y que va a desaguar a uno de los colectores más importantes de la Puerta de la Feria.

Las marquesinas, montadas graciosamente al aire, con su luz y su atrevida construcción, ya de por sí constituyen un motivo de admiración para el visitante.

Los pasos a nivel

Amplios, de cómodos escalones, como los del Metro, ofrecen la particularidad de que son lavables paredes y suelo. Unos canajillos laterales recogen el agua que va directamente a un depósito, donde se sedimenta y luego pasa a otro depósito que mediante un elevador la traslada a la red de alcantarillado.

Las vías tienen instalación eléctrica invisible y en los andenes hay bocas de agua para en caso necesario lavar coches o rellenar depósitos, sin necesidad de trasladarlos de una caja a la otra.

El departamento de Vías y Obras, de nueva construcción es otra maravilla, por su sencillez y la excelente distribución para que rinda los mejores servicios a los fines que se destina.

Don Emilio incansable y deficiente no cesa de mostrarnos nuevos motivos que nos llenan de admiración por el esmero, la meticulosidad con que se ha atendido hasta los menores detalles, para que el público pueda disfrutar de las máximas comodidades.

Artífices de esta obra

Antes de despedirnos queremos conocer las firmas que han intervenido con su material o trabajo en la ejecución final de esta importante obra.

El arquitecto de la Empresa constructora, es don Antonio Alés. Esta empresa, se nos dice, dispone de especialistas que han ejecutado diversos trabajos. De las instalaciones eléctricas estuvo encargada la firma Angel Román, de la cristalería, «Cristalerías Zamoranas». Azulejos, «Castro y Fernández». Mosaico y don Abilio Rodríguez de la cerrajería y soldadura y la pintura el industrial Portales.

Más pudiéramos decir y otros extremos interesantes no pasaron desapercibidos para nosotros en la visita. Pero para describir cuanto vimos y admiramos sería necesario el periódico entero y con las seis páginas posiblemente quedara material sobrante para otro día.

Baste este bosquejo, ya por sí demasiado extenso para los límites de un reportaje y con nuestra felicitación a la R. E. N. F. E. por los importantísimos servicios, por el magnífico edificio que ha construido en Zamora, vaya nuestra felicitación para cuantos antes, después y ahora, han aportado sus iniciativas y trabajos para la realización de esta obra y con nuestro parabien muy efusivo para la Cuarta Jefatura de Estudios y Construcciones y para su jefe, nuestro querido amigo don Antonio Salazar, para el Ayudante don Emilio Sanz, y particularmente un sincero testimonio de gratitud por las deferencias que tuvo la atención de dispensarnos durante nuestra visita.

Sánchez MANHER

LA NUEVA ESTACION

Los andenes de la nueva estación y dependencias ofrecen, cuando llegamos, una animación inusitada. Pintores, albañiles, carpinteros, cristaleros, electricistas y decoradores dan por todos los sitios los últimos toques a su obra para que pueda quedar hoy mismo concluida. Docenas de mujeres friegan cristales, limpian puertas y lavan pisos. En esta estación desde los techos hasta los suelos de madera, rutilantes y barnizados, todo es lavable.

Tenemos la grata sorpresa de encontrarnos inmediatamente con el Ayudante de Obras Públicas de Vías y Construcciones, nuestro querido amigo don Emilio Sanz, quien con su amabilidad característica se ofrece generosamente a acompañarnos en nuestro recorrido para mostrarnos lo mucho que hay allí que ver y admirar.

Iniciamos la visita por el Vestíbulo y aquí recibimos la primera sorpresa porque ni en la capital más importante, ni en la estación más moderna existe local más bonito, más cómodo ni mejor distribuido.

El techo en forma arqueada está dotado de iluminación indirecta y guarda para las grandes solemnidades o visitas señaladas, otra segunda iluminación de gran potencia, también invisible, lo que

da a la ya por sí amplia y bellísima estancia un aspecto sorprendente.

Las paredes son de plavite con los pisos de mármol. En uno de los laterales se abren cinco amplias taquillas, para el despacho de billetes sobre las que han sido colocadas grandes pancartas de cristal en las que se indicarán las líneas para las que se despachan billetes. En vitrinas, que irán iluminadas, abiertas en la pared, se indica el horario de trenes y un gran reloj, colocado de frente, en lugar visible, conectado eléctricamente con el de la fachada y los restantes de la estación marcarán la hora exacta para que los viajeros puedan tomar comodamente los trenes.

En el otro lateral se abre la taquilla para facturar equipajes y un amplio mostrador para recogerlos. Del otro lado, por la puerta de salida, otro mostrador para que el viajero pueda comodamente recoger su equipaje y salir al exterior sin tropezarse con los que llegan.

Hay sitio holgado para que entren y salgan carretillas, báscula automática y mucha luz, una luminosidad extraordinaria que aumenta por la tonalidad azulada, un azul claro, que domina en todo el local.

Se han tenido de tal forma en cuenta hasta los menores detalles para comodidad del viajero que junto a cada una de las taquillas se ha construido un poyo para que pueda colocar el equipaje que lleva en la mano, mientras le despachan el billete.

Frente a la puerta principal de la estación sobre una torreta metálica, instalada junto a la carretera que servirá de acceso por la Avenida de las Tres Cruces, se ha colocado un potente foco de mil vatios que ilumina intensamente no solo la fachada en toda su amplitud, sino también sus cercanías.

Otras cinco torres colocadas en lugares estratégicos y a gran altura, con potentes reflectores, espersen sus haces de luz sobre todo el contorno, iluminando todos los servicios, almacenes y vías en una gran extensión.

Habitaciones amplias y soleadas

Sabido es que por el proyecto primitivo el edificio constaba únicamente de dos plantas, con lo que los techos alcanzaban altura muy elevada. Ello traía como consecuencia, de haber prevalecido aquel primitivo proyecto, que el edificio fuera frío, pues ni con las grandes