

MADRID, 1.º DE JUNIO DE 1880.

TOMO XXVIII.

NÚM. 11.

SUMARIO.

Estacion del ferro-carril del Norte.—Condiciones y coste de establecimiento de las vías de acero, etc.—Situacion de los ferro-carriles en 1.º de Enero de 1880 (continuacion).—Parte oficial.—Subastas.—Noticias varias. Personal.—Sueltos.

ESTACION

DEL FERRO-CARRIL DEL NORTE.

Láminas 96, 97 y 98.

La gran importancia que bajo todos conceptos tiene la red de ferro-carriles que explota la Compañía del Norte, hace que la tenga tambien su Estacion de cabeza en esta Côte, desde la cual han llegado á salir en un año 234.934 viajeros, y se han expedido 70.734 toneladas de mercancías, obteniéndose un producto bruto de 23.710.055 rs.

Para poder realizar en buenas condiciones tan considerable movimiento de viajeros y de mercancías, y para corresponder á lo que exigen las circunstancias de ser la Estacion de cabeza de tan importante red, y de hallarse en Madrid, parecia natural que la Compañía hubiera construido, al abrirse al público la línea de Irun, todos los edificios y accesorios convenientes; y, sin embargo, léjos de ello, aún continúa haciéndose todo el servicio de viajeros, y una gran parte del de mercancías, en instalaciones provisionales poco á propósito para llevarlo á cabo de una manera conveniente, y hasta hace poco más de medio año no se ha aprobado el proyecto de la Estacion definitiva, cuyas obras se están ya ejecutando.

Creemos que no dejará de ofrecer algun interes para nuestros lectores hacer aquí una ligera reseña de las causas que han motivado tan considerable dilacion en realizar obras tan necesarias é importantes; dar la descripcion algo detallada del proyecto aprobado, y consignar el estado en que se hallan los trabajos para su ejecucion.

1.º *Causas que han retrasado la construccion de las obras.*—Por razones que no nos toca analizar, la Compañía propuso para emplazamiento de la Estacion de Madrid la parte baja de la Montaña del Principe Pio, inmediata á la puerta de San Vicen-

te, y consiguió que fuera aprobado por la Real órden de 19 de Diciembre de 1857. Este emplazamiento es bien poco conveniente, tanto para el público, cuanto para los intereses bien entendidos de la Compañía; colocado en la parte más baja de Madrid, en un extremo de la poblacion, más allá del cual ésta no puede nunca extenderse por aquel lado, distante, por lo tanto, del actual centro de ella, y más distante cada vez del que le reemplace á medida que adquiera aquélla el rápido desarrollo que va tomando en sentido opuesto, ocasiona, por lo tanto, continuadas molestias y un aumento cada vez mayor en los gastos de transporte de las personas y cosas que hayan de viajar por las líneas que parten de la Estacion; al paso que casi insuficiente por su extension para las necesidades actuales, é imposible de ensancharse sin grandes gastos y dificultades por hallarse encajonada entre las rápidas vertientes de la Montaña del Principe Pio y el rio Manzanares, ha de perjudicar notablemente á los intereses de la Compañía, obligándola en un porvenir no remoto á llevar á algun punto de la línea del Contorno una parte considerable de su servicio de mercancías. Sin embargo, y á pesar de los repetidos informes de los Ingenieros del Gobierno, siempre contrarios á un emplazamiento de tan desventajosas condiciones, la Compañía, que en un principio dudó de su conveniencia y estudió varios proyectos en otros sitios, llegando á presentar uno, en que el edificio de viajeros habia de construirse en la parte alta de la Montaña, y que fué favorablemente informado por la Inspeccion del Gobierno, insistió bien pronto en construir la Estacion en el primitivo emplazamiento, retirando este proyecto; y, por último, la cuestion ha quedado resuelta de una manera definitiva por la Real órden de 27 de Noviembre de 1876, que confirmando lo prevenido en la ántes citada, aprueba definitivamente el emplazamiento en la parte baja de la Montaña.

Al abrirse al público la 1.ª seccion de la línea de Irun, de Madrid al Escorial, se concedió á la Compañía que hiciera una construccion provisional para poder llevar á cabo el servicio de viajeros, cuya construccion provisional, ampliada y mejorada en diferentes épocas, á medida que lo han exigido im-

periosamente las necesidades del servicio, es la que aún subsiste.

Las quejas del público y las reclamaciones de la Inspección han sido repetidísimas; pero las difíciles circunstancias por que han atravesado el país y la Compañía desde que se puso en explotación la línea de Madrid á Irun, han impedido que se las atendiera debidamente, obligando á ésta á ejecutar su Estación definitiva en la Corte.

Efectivamente, á poco de abrirse al público las líneas de que era concesionaria, se vió en la precisión de suspender el pago de sus obligaciones por la insuficiencia de los productos de la red para cubrir todos sus gastos, y pasó por una trabajosa crisis hasta que, aprobado en 23 de Febrero de 1870 el convenio con sus acreedores, entró en una situación normal y despejada. El Gobierno sin duda no creyó conveniente suscitar una dificultad más á la Compañía interin durasen tan azarosas circunstancias obligándola á hacer los crecidos gastos que exige construir una Estación tan importante como la de Madrid.

Vencida esta primera dificultad, se dieron órdenes terminantes á la Compañía para presentar el proyecto definitivo de ella, y llevarla á cabo, y se estaba estudiando éste, cuando la última guerra civil, que obligó á abandonar la explotación de la línea de Irun desde Miranda en adelante, y causó daños de consideración á todas las líneas del Norte, volviendo á crear graves dificultades á la Compañía, paralizó otra vez este importante asunto.

Una vez terminada la guerra y abiertas de nuevo á la explotación las líneas en toda su longitud, volvieron á repetirse las órdenes á la Compañía para llevar á cabo obra tan necesaria é importante, y se consiguió, por fin, que en Enero de 1878 se diera principio á las fundaciones del edificio de salida de viajeros.

Aun después de esa fecha se han presentado no pocas dificultades hasta llegar á aprobarse definitivamente en 3 de Junio de 1879 el proyecto de la Estación, y hoy todavía no pueden desarrollarse las obras en escala conveniente, porque para realizarlas por completo es indispensable derribar la casa de bombas que tiene el Ayuntamiento para la elevación de las aguas de la fuente de la Reina, y no ha podido llegarse á un acuerdo entre dicha Corporación, el Real Patrimonio y la Compañía, que tienen cuestiones pendientes acerca de la propiedad del terreno ocupado por dicho edificio. Es de esperar, sin embargo, que teniendo en cuenta la absoluta ne-

cesidad para el pueblo de Madrid de que se construya cuanto antes la Estación, cedan todos algo de lo que creen su estricto derecho, y se halle una solución conveniente que permita ejecutar sin más dificultades ni dilaciones tan indispensables obras.

2.º *Disposición general del proyecto.*—Como puede verse en la lámina núm. 96, que representa el plano general de la Estación, ésta ocupa un espacio de 138.374 metros cuadrados, que se hallan divididos en tres partes, una destinada al servicio de viajeros, otra al de mercancías, y otra al de material y tracción.

Comprende la 1.ª los edificios de viajeros con sus patios y caminos de acceso, los locales para la expedición y recepción de mensajerías, la cochera de carruajes, y las cinco vías cubiertas, ocupando una extensión de 35.870 metros²; la 2.ª todos los muelles cubiertos y descubiertos de mercancías con sus patios, caminos y vías de servicio para la carga y descarga y para la formación y descomposición de trenes cuyas instalaciones tienen una superficie de 60.719 metros²; y por último, la 3.ª, formada por el depósito de máquinas y pequeños talleres accesorios con sus vías correspondientes, presenta una extensión de 17.600 metros²; sumadas estas tres superficies, dan una de 114.189 metros², que unida á la de 24.185 metros², ocupada por las vías comunes, y que ligan entre sí las de los tres servicios, y dan salida á los trenes de la Estación hacia las líneas del Norte por un lado y del contorno por el opuesto, forman la total de la Estación.

Cada uno de los tres servicios se halla establecido con entera separación de los otros dos, al mismo tiempo que sus vías se unen á las de éstos de una manera conveniente para facilitar todas las operaciones que requiere una buena explotación: además, el de la tracción está, no sólo independiente, sino bastante separado de los de viajeros y mercancías. Todo lo cual hace que en nuestro concepto la disposición general aprobada sea muy conveniente para satisfacer las necesidades de una Estación tan importante, y así se deduce más fundadamente de la descripción que vamos á hacer por separado de las instalaciones correspondientes á cada uno de los tres servicios.

3.º *Instalaciones destinadas al servicio de viajeros y mensajerías.*—Como sucede en todas las Estaciones de grande importancia, en el proyecto de la del Norte se ha dividido este servicio en dos partes completamente separadas, destinada una á la salida de los trenes de viajeros, y otra á la llegada: cada

una de ellas comprende un edificio, un patio y los caminos de acceso correspondientes; entre ambos edificios existen cinco vías cubiertas destinadas á la formacion, expedicion y recepcion de los trenes, y unida á estas vías se ha proyectado una pequeña cochera para los carruajes de lujo: pasamos á dar idea de cada una de esas diversas instalaciones.

CAMINOS DE ACCESO Y PATIOS.

Los caminos de acceso á los patios de salida y llegada parten ambos de la Cuesta de San Vicente. El primero rodea por la izquierda á la puerta de este nombre, que, segun el proyecto de reforma del Ayuntamiento, deberá quedar aislada, y confundiendo con la carretera de Castilla, llega al patio de salida, al que tiene dos puertas, una para la entrada de los carruajes, y otra para que puedan volver éstos sin que haya confusion alguna. El segundo vuelve en la direccion de la Cuesta de San Vicente, ántes de llegar á la puerta, y rodeando la fachada de frente de la Estacion con curvas aceptables y una pendiente de $0^m,034$, menor que la de la Cuesta, que es de $0^m,049$, desemboca en el patio de llegada. Ademas de estos caminos para los carruajes, se ha proyectado una escalinata espaciosa para bajar á la Estacion desde el punto en que se cortan la Cuesta de San Vicente y el paseo del Rey, cuya escalinata va á terminar en el camino del patio de llegada, desde cuyo punto, y á traves de los jardines del frente de los edificios parten dos caminos que desembocan en los dos patios para las personas que hagan á pié el trayecto; consiguiéndose de esta manera hacerles éste más corto y más cómodo, por quedar esta vía completamente separada de las destinadas á los carruajes.

Los dos patios de los edificios de salida y llegada tienen las siguientes dimensiones: el primero, una longitud de 155 metros y un ancho medio de 40 metros, que dan una superficie de 6.200 metros², y el segundo, la misma longitud con la anchura media de 27 y una superficie de 4.185 metros². Creemos muy suficientes estas dimensiones para el movimiento de viajeros y de carruajes que ha de tener lugar en estos patios, con tanta mayor razon cuanto que el tráfico de mercancías de pequeña velocidad queda excluido de ellos por completo.

Ademas de estos dos grandes patios, y en contacto con ellos, existen otros dos pequeños, exclusivamente destinados, segun luego veremos, al servicio particular del correo, tanto á la salida como á

la llegada: la superficie de cada uno de ellos es de 273 metros².

DESCRIPCION DE LOS EDIFICIOS DE SALIDA Y LLEGADA DE LOS VIAJEROS.

El edificio para la salida de viajeros tiene 155,50 metros de longitud; su fachada á la vía está toda en un mismo plano, sin más saliente que el de los pilares; la fachada al patio puede decirse que está dividida en cinco cuerpos, de los cuales el central y los dos laterales tienen $5^m,30$ más de latitud que los otros dos intermedios, resultando, como es consiguiente, que las fachadas de estos tres cuerpos están tambien en un mismo plano, y que forman un saliente de $5^m,30$ con relacion á las de los dos cuerpos intermedios.

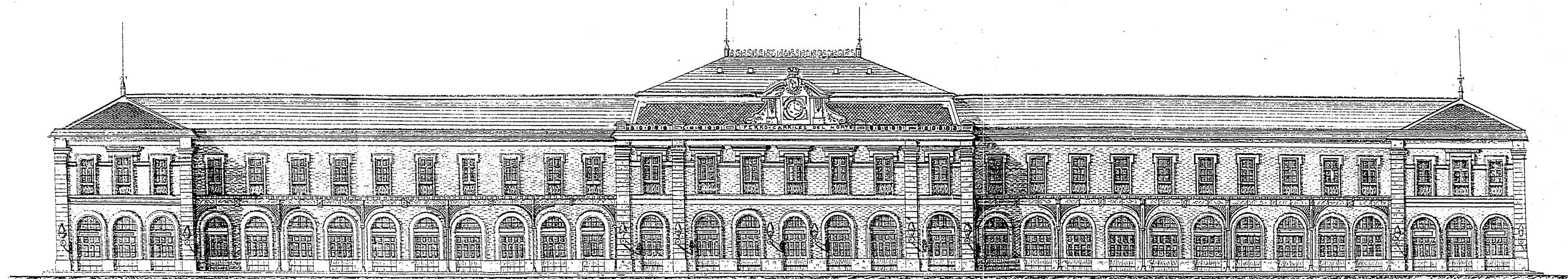
El cuerpo central tiene $37^m,40$ de longitud y $22^m,50$ de latitud; los dos laterales tienen la misma latitud que el central, y $14^m,50$ de longitud cada uno de ellos, y los dos intermedios miden respectivamente $44^m,55$ de longitud y $17^m,20$ de latitud, siendo, por lo tanto, la superficie ocupada por este edificio 3.026,50 metros cuadrados.

El edificio de llegada tiene exactamente la misma longitud que el de salida; su fachada á la vía es corrida, y sin más saliente que el de los pilares; la del patio, á semejanza de la del edificio de salida, está dividida en cinco cuerpos, iguales en longitud á sus correspondientes del edificio de salida: los dos cuerpos laterales tienen tambien la misma latitud que los del edificio de salida, con objeto de hacer simétricas las fachadas de los frentes; pero el central y los dos intermedios son algo más estrechos, teniendo el primero $15^m,35$ de latitud y los segundos $13^m,50$, ocupando el emplazamiento de este edificio una superficie de 2.429,43 metros cuadrados.

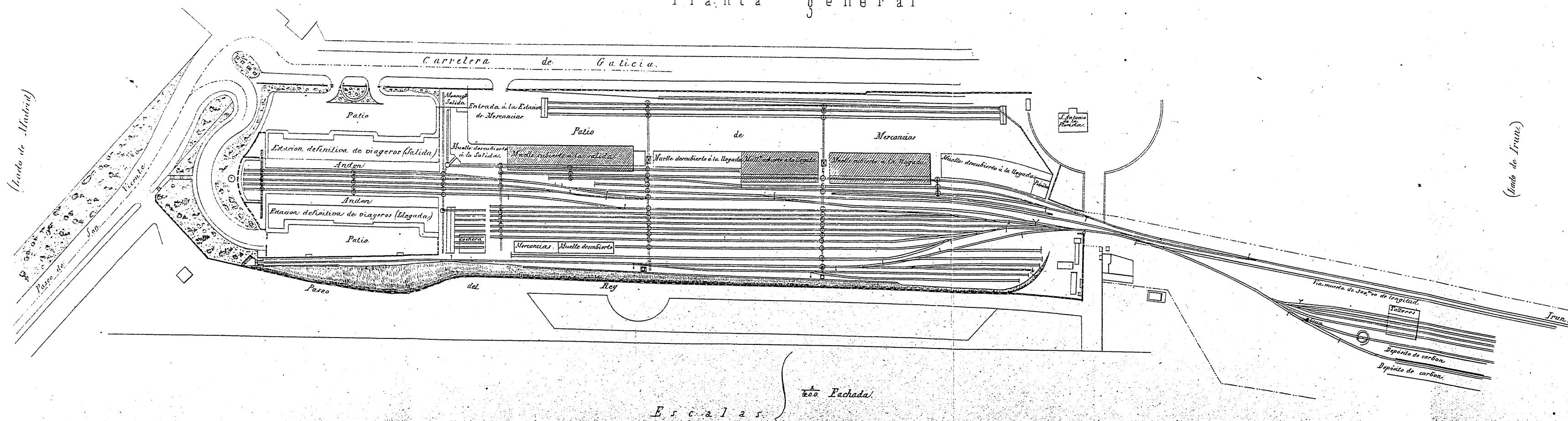
Entre las fachadas interiores de ambos edificios hay una distancia de 40 metros, de los cuales se destinan $22^m,50$ para el establecimiento de las cinco vías cubiertas con sus correspondientes entrevias, y los otros $17^m,50$ para dos andenes de $8^m,75$ de latitud cada uno para los dos edificios de salida y llegada de viajeros; estos 40 metros se cubrirán con una armadura metálica, parte de plancha ondulada de palastro y parte de cristal.

Para mayor facilidad de los servicios, se correrá el andén por el lado de Madrid, dándole un ancho de 3 metros al rededor de las vías, como está indicado en el plano, estableciéndose el cerramiento de la Estacion al otro lado de este andén, y exterior al referido cerramiento habrá una acera, que permitirá

Fachada al patio del edificio de salida.

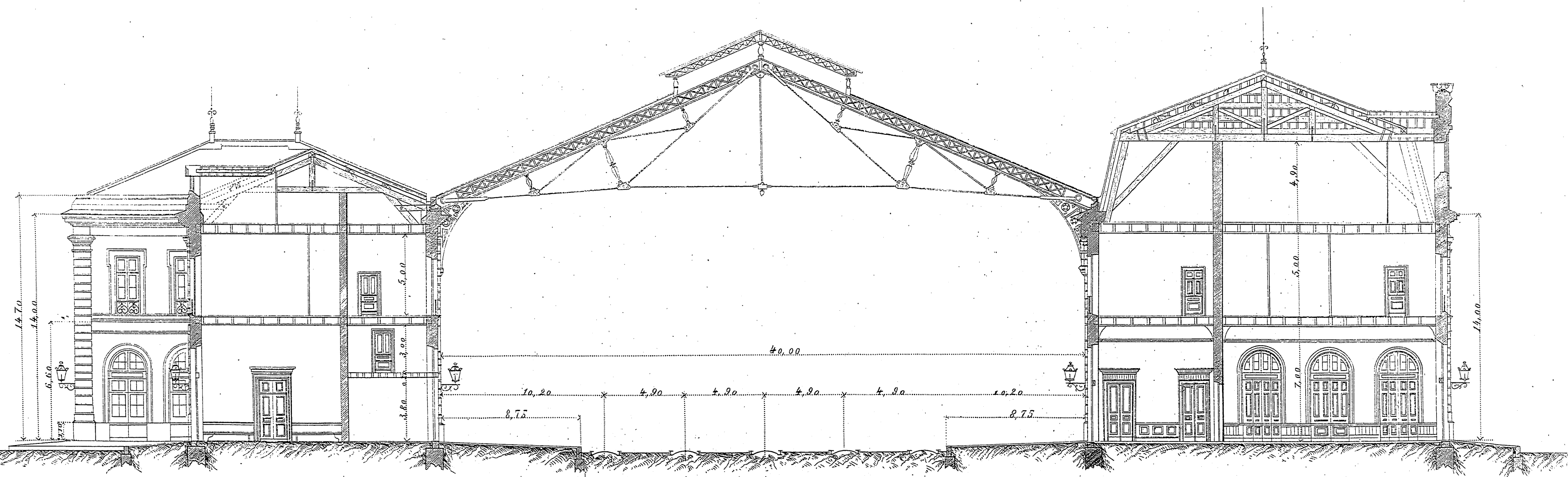


Planta general



SECCION POR A.B.

Escala de 0^m 005 por metro $\frac{1}{200}$

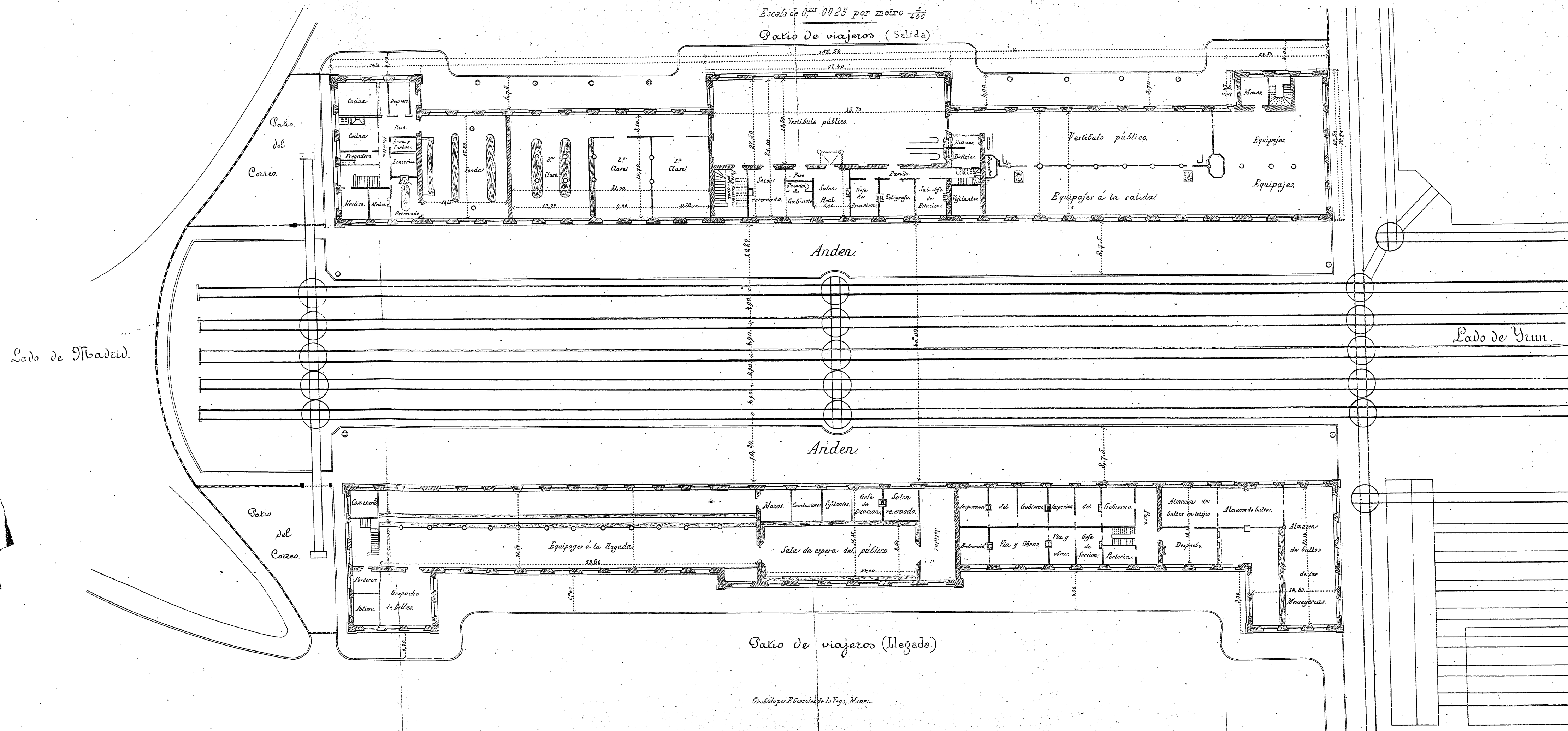


Gratado por F. Gonzalez de la Vega. Madrid.

PLANTA BAJA.

Escaia de 0.^{ms} 0025 por metro $\frac{1}{400}$

Patio de viajeros (Salida)



Grabado por P. Gonzalez de la Vega, MADRID.