

cio está apoyada en 24 pies derechos de madera que descansan sobre otras tantas bases de sillería las cuales se apoyan en las pilastrias ó machones que sirven de cimentación á estos pies derechos. Formada la cubierta de pares, tirantes y pendolón está dividida en cuatro aguas compuesta de dos crujías de 9.<sup>m</sup>50 de luz cada una y apoyándose en el entramado vertical del centro y los dos laterales sujetándose á estos por medio de jalcabones y pendolas que forman un sistema invariable. Los entramados verticales se componen de los pies derechos y arcos que enlazan sus cabezas en unión de los marcos de las ventanas y cierra por medio de un forro de tabla clavado á estos entramados el espacio de estos almacenes. Con objeto de tener á cubierto los wagones que han de cargarse y descargarse en estos muelles dentro del espacio cerrado se ha comprendido un trozo de vía de 50 metros de longitud en donde pueden permanecer aquellos y quedar encerrados por las puertas que en uno y en otro extremo se proyectan.

Muelle descubierta.

Además del muelle descrito anteriormente se propone uno descubierta de 30 metros de longitud por 8 de latitud para el servicio de mercancías que no han de sufrir almacenaje ó que por su calidad no necesitan estar á cubierto. Su construcción es en todo análoga á la del anterior. Además de este muelle se propone otro también descubierta de 50 metros cuadrados para depósito de carbón.

Cocheras para máquinas y wagnones.

Otro de los edificios que se proyectan para el servicio de esta estación es la cochera para locomotoras y carruajes que consta de un espacio cubierto de 180 metros cuadrados cerrado en tres de sus caras por tabique de media asta con entramado vertical que lo forman los pies derechos con los marcos de las ventanas y los cepos que enlazan aquellas. Sostienen estos pies derechos la armadura formada por cerchas espaciadas 2,50 metros y compuesta de pares, perolón, tornapuntas y tirantes que con los jableones y pies derechos

de los dos entramados centrales sostiene el entablado y cubierta que es de chapa de hierro galvanizado. Con objeto de dar más luz al mismo tiempo que mayor facilidad al escape de humos se considera necesaria la luminera que se representa en el plano formada por una sencilla armadura de cerchas simples apoyadas en los pseudobones de la anterior.

La circunstancia especial de tener un escaso material móvil para el establecimiento de la vía nos ha hecho prescindir de los talleres de nueva construcción y aun para los de reparación hemos tan solo acotado un espacio de 25 metros cuadrados en el interior de estas cocheras para establecer los necesarios á pequeñas recomposiciones, dejando para más adelante cuando haya que aumentar el referido material por el aumento de tráfico la construcción de talleres en mayor escala para las reparaciones de aquel, pudiendo adquirir entonces las máquinas y herramientas necesarias para cubrir este servicio.

## Retretes.

Como accesorios para el servicio de esta estacion se proyectan los retretes representados en el plano los cuales estan formados por un entramado vertical y tabique de media asta en sus muros exteriores ocupando una superficie de 9 metros cuadrados con dos asientos y un urinario, un foso revestido de fabrica de ladrillo y los acometimientos a este foso tambien del mismo material.

## Fosos de picar fuegos.

Tanto en las cocheras de maquinas como en diferentes puntos de la via se proponen los fosos de picar fuegos representados en el plano y formados por el foso propiamente dicho de 8 metros de longitud revestido de mauposteria sobre cuyo revestimiento descansa el marco de madera que sostiene la via.

## Depositos de agua.

Para alimentacion de las maquinas se proyectan los depositos de agua de 20 metros cubicos de capacidad formados por un algibe o deposito de palastro de dicho volumen que descansa sobre una caseta de fabrica de  $4^m,50$  de elevacion por  $2^m,10$  de ancho sobre los cabios que forma el piso superior de esta caseta, estan colocados otros de hierro doble I de  $0^m,25$  de altura para

aislar el depósito del resto de la construcción. Al proyectar esta caseta ha sido con el doble objeto de poder utilizarla para almacén de herramientas, alumbrado ó cualquiera de los múltiples servicios de una estación al mismo tiempo que sirve de apoyo al depósito de las aguas.

Estaciones de 2.<sup>a</sup> clase.

Una tan solo tenemos en toda la línea que es la de S.<sup>m</sup> Martín de Valdeiglesias y no difiere de la anterior mas que en el edificio de viajeros que vamos a describir.

Consta este edificio de dos plantas, baja y principal ambas de mampostaría con una altura de 8.<sup>m</sup>42 de luz con muros de 56 centímetros de mampostería ordinaria en la planta baja y de labriello de asta entera sin entramado en la principal con tabiques divisorios de media asta y panderete con entramado.

Estaciones de 3.<sup>a</sup> clase.

Para estas estaciones se ha tomado un tipo general que es el que presentamos en el plano y cuya descripción es como sigue:

Se proyectan estas estaciones de dos pisos con las dependencias para el servicio en el primero y habitacio-

nes para los empleados en el segundo construidas de fábrica de ladrillo ó mampostería ordinaria indistintamente según el punto donde están situadas por la facilidad de adquirir los materiales de una u otra clase á más bajo precio.

Estas estaciones no tienen más de común en los accesorios con las anteriores que los retretes y muelles descubiertos.

**Apeaderos.** Estos edificios no tienen más objeto que poner al viajero á cubierto de la intemperie para esperar el embarque: constan de un solo piso con una sala de espera y habitaciones para el único empleado que ha de tener, y que ha de desempeñar á la vez las funciones de jefe de estación, factor, telegrafista, &c. Su construcción es análoga á las de las estaciones de 3<sup>a</sup> clase, según el sitio en que se encuentren.

**Andenes.** Los andenes comunes á todas las estaciones solo varían en sus dimensiones con arreglo á la importancia de aquellas. Un terraplén de tierra á pisonada con muros de mampostería

ria ó fábrica de ladrillo según la localidad en que se encuentren y una capa de hormigón como afirmado del piso del mismo es lo que se ha calculado necesario para su construcción y bajo este concepto se han presupuesto.

Valla.

El cierre de las estaciones prescrito por la ley en el caso presente y por el momento hasta que el movimiento de viajeros aumente se considera en esta vía sobre todo en las estaciones intermedias de poca importancia y por lo tanto una valla de alambre en las estaciones la consideramos suficiente para impedir el paso de ganados en estos sitios y únicamente en la de Madrid donde ha de haber más concurrencia y por lo tanto más exposición á que penetrando en la vía pudiera haber desgracias es donde únicamente creemos necesaria una valla de latas clavadas á traveraños y respecto á la de toda la línea se propone la de setos vivos y diferentes plantas que en los taludes han de ponerse para cumplir el objeto de dificultar el acceso á

la vía en este concepto hemos presu-  
puestado la cantidad obrada para ello.

**Distribución** Las estaciones de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> clase que en  
de vías en las nuestro proyecto las consideramos de igual  
estaciones. importancia, por ser las dos estaciones  
límites la primera donde vendrán a  
concurrir todos los productos de la zona  
que consideramos y la segunda don-  
de también han de concurrir los de  
los Valles de Hiruela y Fictar según  
dijimos al tratar de la producción y  
por lo tanto la segunda tendrá tan-  
ta importancia en el movimiento  
como la primera así la longitud en-  
tre agujas considerada suficiente es  
de 350 metros con una vía apartadero  
además de la general, otra de carga y  
descarga para el servicio de mercancías y  
tres para las maniobras de locomotoras  
y wagones formando un total de servi-  
cio fuera de la general de 800 metros.

En las de 3.<sup>a</sup> clase hemos  
considerado bastante 200 metros de lon-  
gitud entre agujas, una vía apartade-  
ro y otra de servicio formando un to-  
tal de 300 metros y en los apeaderos tan  
solo un apartadero.

La distancia de entre-vía pa



ra el apartadero y la general es de 2 metros y de 3 las de servicio.

Distribución de estaciones.

La distribución hecha de las estaciones despues de las línites de Madrid y S.<sup>ta</sup> Martín de Valdeiglesias ha sido teniendo en cuenta el movimiento probable no solo de los pueblos situados en la via sino los que vienen á concurrir á esta con sus productos ya por las pequeñas distancias á que se encuentran de los primeros, ya por la facilidad de las comunicaciones, así los de Carabanchel alto y bajo que pueden considerarse como un solo pueblo se les ha dotado de una sola estación comprendida entre ambos y casi equidistante de ellos atendiendo al movimiento de viajeros que ha de tener. La del Campamento que si bien no ha de dar gran movimiento de viajeros y mercancías por ser aquel un barrio exclusivamente militar hemos considerado necesaria la estación por los beneficios que ha de reportar al Estado.

Hemos considerado necesario un apartadero próximo á Alcorcón donde facilita el tráfico con los pueblos de este nombre y Mostoles el pi-

mero industrial y agrícola y el segu-  
do agrícola y cuyos productos si bien son  
hoy conducidos fácilmente a esta capi-  
tal por la carretera de Badajoz en la  
cual se encuentran ambos, la facili-  
dad y economía que ha de traer consi-  
go la línea les hará concurrir con  
ellos al apeadero.

La estación de Villaviciosa  
pueblo de importancia por sus pro-  
ductos de horticultura por las fincas  
de recreo que en el mismo existen ha-  
ce preciso el establecimiento de una es-  
tación. En Sevilla la Nueva donde  
pueden concurrir los importantes  
pueblos de Navacarrero, Métrida,  
Villanueva de Perales, Villamanta y Vi-  
llamantilla requiere desde luego una  
estación que por el momento se proyec-  
ta de 3.<sup>a</sup> clase pero que es muy posible  
que una vez establecida la línea ha-  
ya necesidad de ampliarla. La de  
Orunete pueblo situado en el cruce de  
las carreteras de S.<sup>ta</sup> Lorenzo y S.<sup>ta</sup> Mar-  
tín y donde hoy vienen con sus cargas  
todos los pueblos situados en la zona N.  
de este y que son Villanueva de la Cañada,  
Valdemorillo, Las Canteras, Villanueva de

Pardillo y el Cardillo es imprescindible a pesar de la poca distancia entre Sevilla la Nueva y Brunete.

En el sitio denominado la Encrucijada punto próximo de la línea a los pueblos de Quijorna, Perales de Milla y Navalagamella hemos considerado necesario el apeadero que proyectamos. En Chapinería se proyecta una estación de 3.<sup>a</sup> clase para atender al tráfico de este pueblo. Colmenar del Arroyo y Fresnedillas ricos por sus canteras que con la facilidad de comunicaciones a de aumentar considerablemente su explotación. Creemos necesario apesar de la proximidad a Chapinería del pueblo de Navas del Rey establecer en este punto una estación de 3.<sup>a</sup> clase por las leñas, maderas y carbones que han de explotarse del término de este pueblo.

Teniendo en cuenta el carácter puramente local de la vía que proyectamos y la facilidad que es necesario dar a los pueblos para el transporte no consideramos excesivo el número de estaciones propuestas.

Material de  
estaciones.

El material de estaciones que adoptamos es el más económico compatible