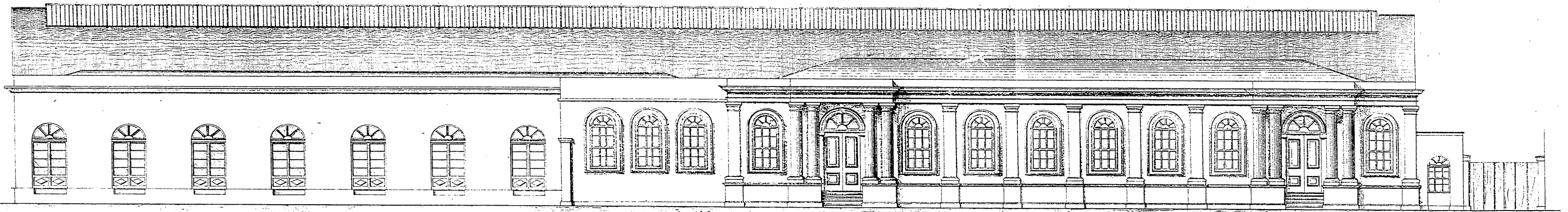
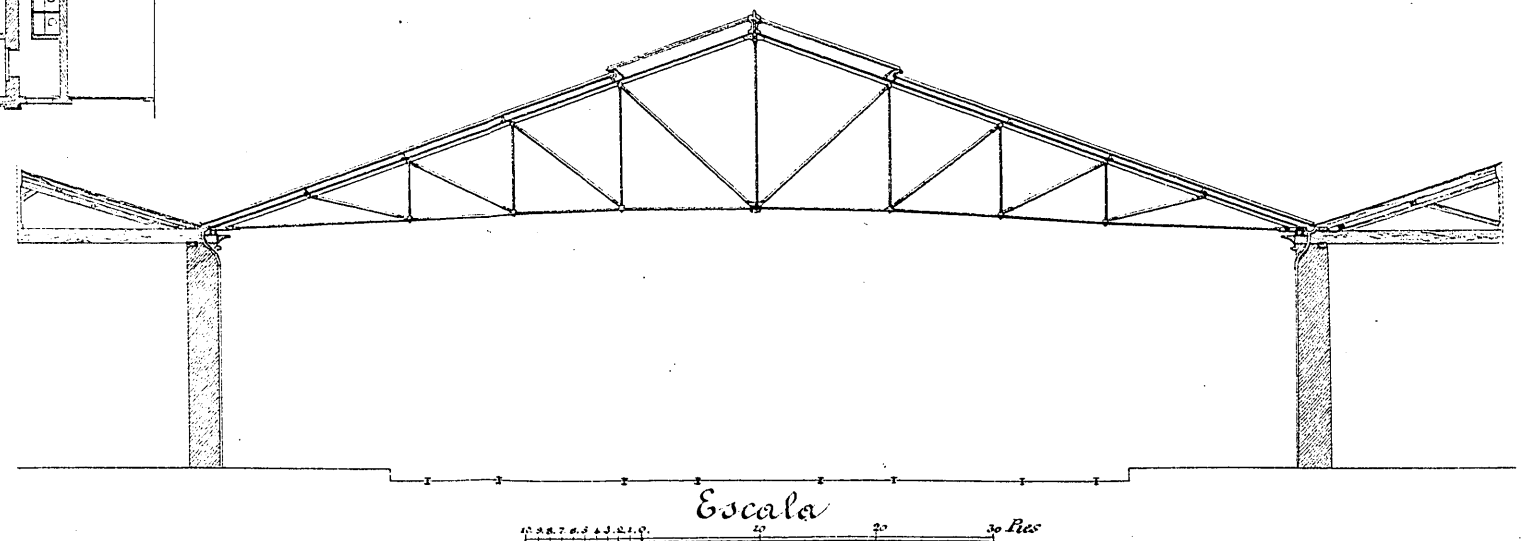
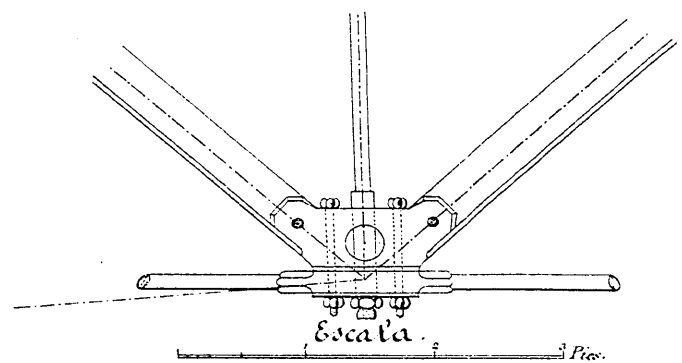
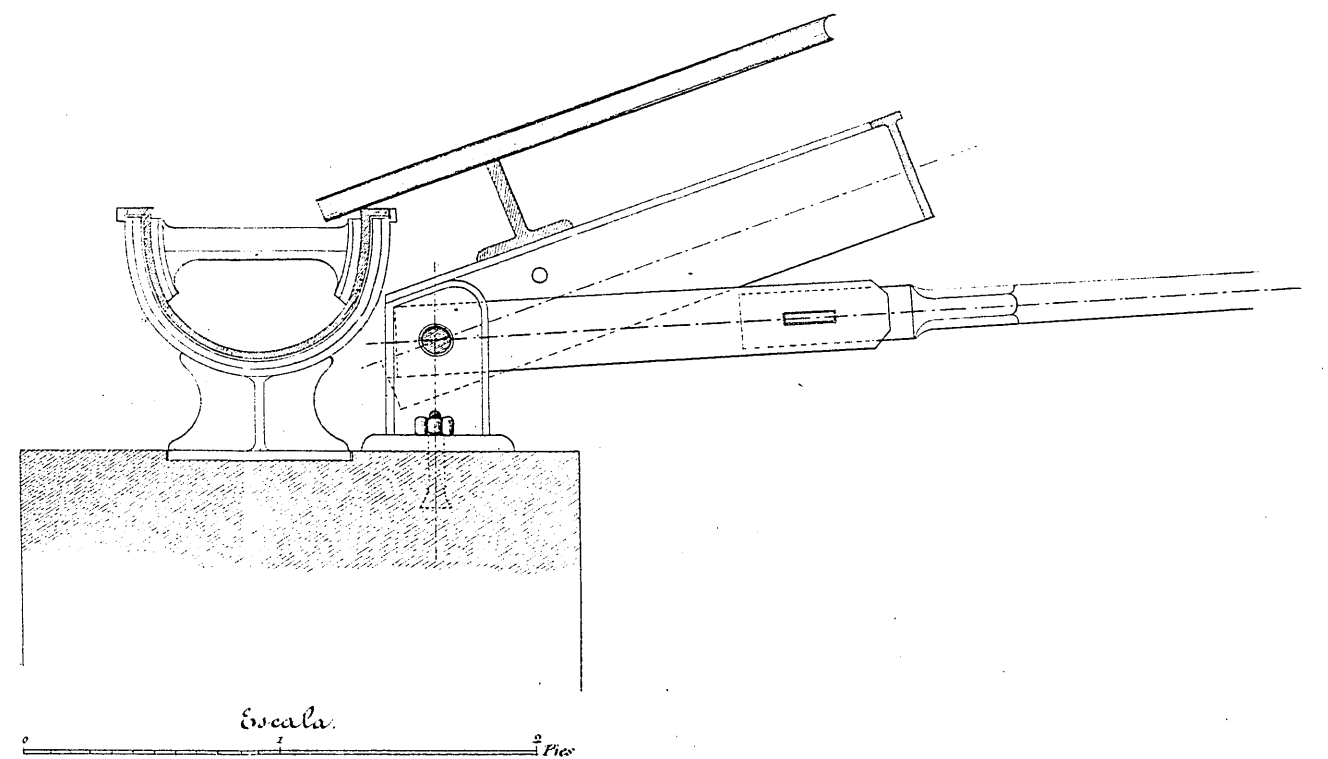
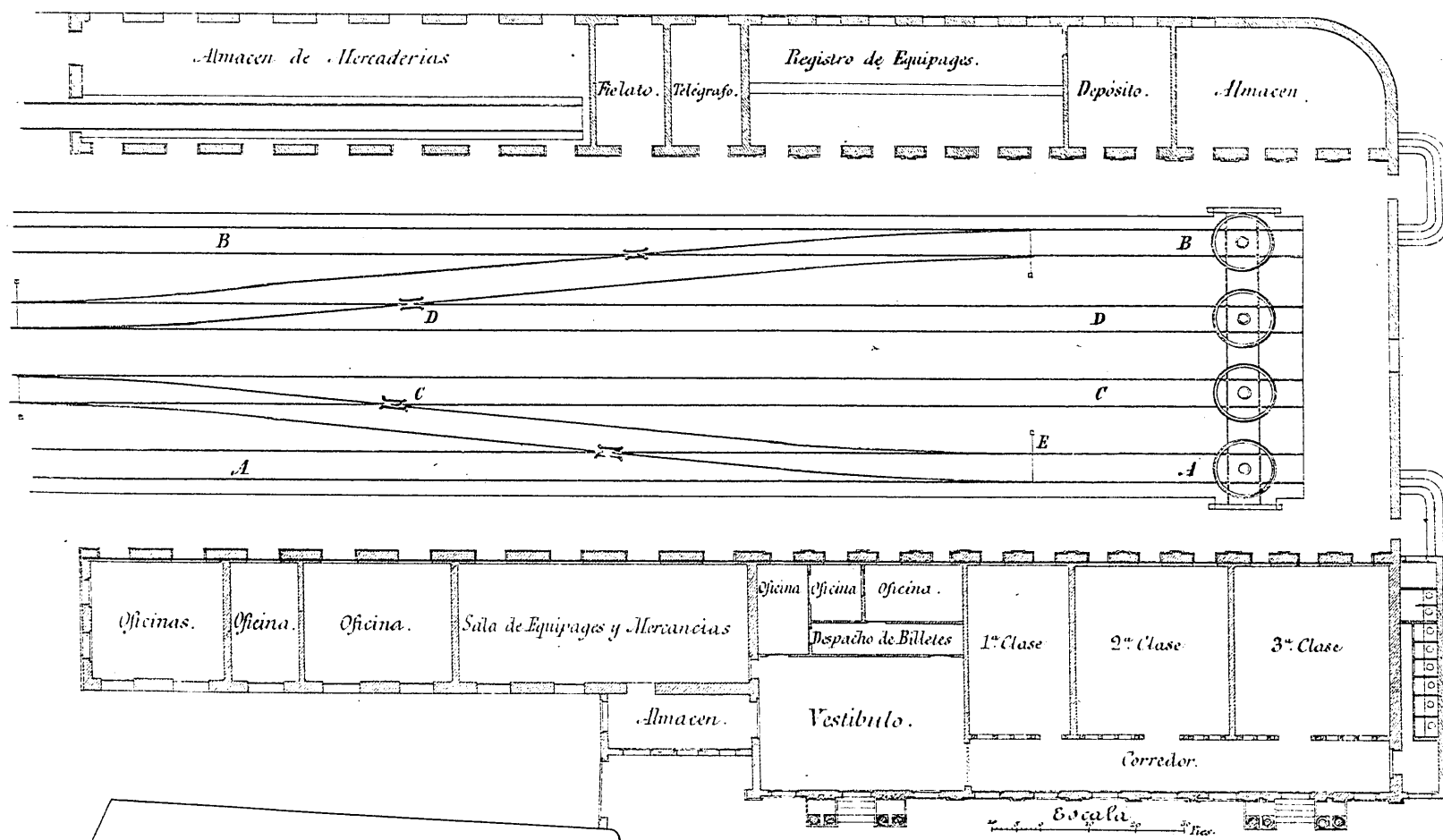


ESTACION DE VALENCIA.



Escala. 20 30 40 50 Pies.



ESTACION DE VALENCIA.

No estando todavía completamente resuelto el problema de la mejor disposicion de las estaciones de los caminos de hierro, creemos que será de alguna utilidad á nuestros lectores la siguiente descripcion de la construida en Valencia, para el servicio del ferro-carril de Játiva.

En la lámina adjunta están representadas la fachada principal y planta de dicho edificio con su distribucion y la disposicion de las vias.

El espacio comprendido entre las fachadas interiores está abrigado de la intemperie por una cubierta de dos vertientes, cuya armadura de hierro forjado se representa en su conjunto y detalles en la misma lámina, así como tambien la de madera que sostiene la cubierta de la parte habitable.

El taller para la reparacion de locomotoras está provisionalmente en un pequeño edificio inmediato á la estacion, hasta que se concluya el que se construye en la union de la via del Grao con la de Játiva.

No hay en la estacion talleres para construir y reparar los carruajes, porque estas operaciones se hacen en la del Grao, ni almacenes para depositarlos porque se aprovechan para ello las vias *C* y *D*.

La sala de equipajes contigua al vestibulo sirve para la entrega de los correspondientes á los viajeros que parten de Valencia, y en la denominada registro de equipages reciben los suyos los que llegan al mismo punto.

Las vias principales para la llegada y salida de los trenes son *A* y *B*. En la primera se hace el servicio de viajeros y mercaderias de Játiva y la alimentacion de las locomotoras, para lo que hay fuera de la estacion lateralmente á la via, una grua hidráulica y depósitos de coque. El servicio del Grao se verifica con iguales condiciones en la via *B*.

Los trenes se forman pasando los carruajes de las vias *C* y *D* á las principales, por medio de las cuatro plataformas que se representan en la planta de la estacion. La máquina se trasporta de los talleres á la cabeza de los tre-

Tomo V.

nes, cambiando de via en las diferentes agujas que hay fuera del edificio.

Para dar una idea del servicio de explotacion á la llegada de los trenes nos fijaremos en los del Grao, así porque este es sumamente activo en algunas épocas del año, como porque el de Játiva se hace de un modo análogo. Parado el tren, se desengancha la máquina, que cambiando de via en *E* marcha por *C* á entrar en la via *A*, y despues de tomar agua y coque si es necesario, se coloca á la cabeza del tren. Como se ve, esta maniobra se ejecuta con rapidez, lo cual es una circunstancia necesaria cuando se trata de la explotacion activa de una linea de corta longitud.

Las salas de espera y de equipajes estan situadas convenientemente para el servicio del Grao, pues los viajeros pueden ir directamente á los carruajes y los equipajes están lo mas cerca posible del tren; pero no sucede lo mismo respecto del servicio de Játiva: los primeros para tomar los carruajes han de dar la vuelta á todo el anden de la estacion, y los segundos tienen que ser trasportados en carretones siguiendo el mismo camino, lo que entorpece la circulacion.

La estacion de Valencia satisface á los principios de sencillez y economía, ha sido suficiente durante algun tiempo para la explotacion, pero va dejando de serlo á medida que aumenta el tráfico, y habrá de ensancharse si se ha de ejecutar el servicio sin maniobras peligrosas y con desahogo y prontitud, cuando ademas de la explotacion de los trasportes del puerto del Grao y de la ribera del Júcar haya de hacerse la de Madrid al Mediterráneo.

DESCUENTO

DE LOS JORNALES DE LOS PEONES CAMINEROS.

Cuando reconocida la verdadera importancia de las vias de comunicacion pensó el Gobierno en la necesidad de conservar convenientemente las carreteras, se establecieron de trozo en trozo peones-camineros con este objeto y con el de que al propio tiempo cuidaran

Madrid 1.º de Febrero de 1857.