

27592

Proyecto

de

5- ASII- 1862

Disposición general de los edificios de las estaciones de
Miranda para el enlace de los ferro-carriles

de

Durgo à Yrun

Ovieda à Gollao.

Memoria Descripción

OBRAS PÚBLICAS.

CUERPO NACIONAL

27592

—DE—

INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

—DE—
DIVISIÓN DE FERRO-CARRILES
DE MIRANDA.

Número
NEGOCIADO

Memoria

Edificio de las estaciones.

relativa al proyecto de disposición general del emplazamiento de los edificios de las estaciones de Miranda para el enlace de los Ferro-carriles de

Burgos a Irún y Tudela a Bilbao

La Dirección general de Obras públicas ha devuelto á este División, suento trabajo de 1º de Diciembre de 1861, referente al proyecto de las estaciones de Miranda, dándole traslado del ilustrado dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales, y Puertos, nos dice lo siguiente:

Proyecto o 3º de XII 1861
Devuelto

"Esta Dirección general, de acuerdo con el precedente dictamen, devuelve á S. E. el referido proyecto para que se reforme con arreglo á las bases que en él mismo se componen, debiéndolo verificar las empresas concessionarias de los Ferro-carriles de Burgos a Irún y de Tudela a Bilbao en el suporrogable plazo de un mes; en las intenciones de que si transcurrido este no lo hubiesen presentado, procederá

Las empresas (la 2 (a))
deberán rafiar

procederse

DEVOL

D.S. de formarlos por si, conforme á las mencionadas bases, pero sin descendir á detalles de distribución interior de edificios ni otros promenores, que debían ser tratados cuando se sometían a la aprobación los proyectos parciales de cada una de las dependencias."

Pasado ya el término sigo que las empresas han propuesto nadas, para el cumplimiento de la citada orden a proponer el correspondiente proyecto sin descendir á detalles.

El mencionado dictamen dice: "Primero).- Que las distancias de ciento cincuenta metros á que se hallan las más principales, y á que por proximidad hay de situarse los edificios, es necesaria para establecer de uno á otro las construcciones adecuadas, entre límites prudentes, para la más segura comunicación y el más comodo tránsito, y en términos de que si no estuvieran construidas algunas de las líneas, comunicaciones o edificios se trazado approximando lo de los otros."

Respecto de estas primeras bases debemos decir, que aprobado por Real orden de 26. de Mayo de 1860 el plano general de la disposición de ambas líneas en las proximidades de Miranda, se han construido ya las obras de estas, y que solo quedan conseguirse las aproximadas abandonando

Sin descender
a detalles de
distribución interior
de edificios

que se trataron
dejarse sobre
a aprobar el
proyecto general

para el plazo
- las empresas no han
terminado

Reforma del proyecto

150 m es el lím.
para establecer la
comunicación adecuada

Hoy que aprobaron
la linea si no
están construidas

26-Mayo - 1860
Se aprobó el Plano
General a Disposición
de ambas líneas
en la medida
a Miranda y
ya se han
construido ya
la linea y solo
se quedan
que aprobar
a construir

parte de los trabajos de las líneas de Ferroladas al
Bilbao y altermidando su trazado para navegable
al de las líneas del Norte, las cuales es mas difícil
y costoso elaborarlas por trabajos terminados tanto
los trabajos y puestas las vías, debiendo dar principio
la explotación probablemente en la primavera
proxima.

Presentándose más dificultades de coste
y trazado para poder aproximar las dos líneas.

Yas seguidas bases del dictamen establecen
que en atención a que las compañías han debido
tang solo atención a sus intereses particulares, es inde-
dable que la Superioridad dé lo dispuesto en los artículos,
estimando todo lo que una mayor explotación recha-
ne y las empresas estén en la obligación de satis-
facerlo.

Sobre este punto, repetiré lo que anterior-
mente dije, que por Real Orden de 26 de Mayo de
1860 se aprobó el plano de conjunto de Ambas
líneas en la estación de Miranda, en cuyo pla-
no que viunto adjunto en copia, se muestra toda
la zona comprendida entre los ríos Bayas y
Sobro.

Autorizados por este Real despacho

por lo que traducí en
línea o Túnel a
Bilbao y "aterrado"
o trazado, peso
dijo en dagalustoso
el Vizcaya, presta
esta terminada y usaron
a explotarse lo que
próximo

2º Borr. del
dictame

Los ejercicios velan
por su conservación,
pero lo Superioridad
deberá velar por otro

DUDA

Por R.O. 26
May - 1860
se aprobó el
plano de conjunto
de ambas líneas.

ron las empresas las obras.

Las bases tercera del dictamen dicen:

"Que no obstante las utilidad y necesidad que se
hayan expresado respecto al cambio central que se
propone en el proyecto, como para satisfacer el ser-
vicio á que se le destina, hay de ser indispensa-
bles organizar los tráns. y disponer el movimiento
de la manzana adecuada en ambas líneas; y
y como esto pudiera ocurrir proximamente, sin
interrumpir, las relaciones de trabajo al servicio p-
ublico, reclama que si bien se establecen dichos
cambios centrales para facilitar algunos en los
el tránsbordo, no sea esto la única disposición
para todas las atracciones del movimiento en
el cambio de una á otra linea. Deben por
lo tanto, establecerse además los andenes cubier-
tos, contiguos, á cada edificio y disponer las
vías accesorias con los caminos adecuados, para
que desde las vías principales de cada linea, pue-
dan dirigirse los coches ya sea al cambio
central, ya también al del edificio de la otra
línea."

En su consecuencia, proyecto en el apartado
plano general, las vías de vialidad que quedarán

3º

A pesar de la Necesidad
de un Andén central

Dese la linea
muy lejana
desbordamiento
corregir

- Proyecto
Vías de vialidad

5

VIA DE EXCEPCION

Obligación

establecerse para que cada una de las más principales, entre si y con el Andes Central y demás vías de servicio. Creo suyo subiendo respecto a este punto que no debes adoptarlos como inviables, las direcciones marcanas en el plan, pues será mas conveniente que en vista del sistema de explotación que cada Compañía se proponga esta línea, se proyecten por las empresas, puestas de acuerdo, el número y dirección de las vías de salida, estableciéndose alora otras condiciones, que deberás habular.

Establish the dictamen on the basis of the above.

"Pues si bien a primera vista parece que el puente que se proyecta ofrece una comunicación más rápida de uno a otro edificio, por resultar independiente de las vías intermedias, teniendo en cuenta el rotundo y las molestias que ocasionan la subida y bajada; y considerando que con el establecimiento del Andes Central se facilita el paso subriendo la distancia, es más sencillo, más fácil, más directo y más económico disponer el paso al nivel de las bava-carriles, como proponen los ingenieros de la Agrupación del Norte; mas esto pasa dentro de

el puente que se proyecte en ventaja

pero hay rebordo
y molestias
en boda y bajada

bajo el Arden
Central

Se facilita el paso
es + recto, se sube
y cae en la
el paso al nivel
el general
uno mayor
que sea el C.A.
Norte

cinco metros de ancho y estar cubierto en toda su extensión, disponiéndose convenientemente la cubierta de este paso con relación a las que tienen bien hechas des cubrir el andén central y los contiguos a ambos edificios.

Conforme a estas condiciones, se proyecta el paso a nivel cubierto sosteniendo una de las extremidades de los andenes, e indicando los apoyos que podrían tener las cubiertas tanto del paso de vías como las de los andenes, como se perfija en las adjuntas condiciones.

Por último por las bases quinto y sexto dictámenes se aprueban las quintas, sextas, settimas y octava de las que tuvieron el acuerdo de promover con fecha 1º de Diciembre de 1861 y que aparecen nuevamente en el apartado sexto de condiciones, que amalgado abreviado dice lo siguiente teniendo el honor de proponer.

Dicho alzado haceme cargo de lo solicitado para que las estaciones de Miranda y Bergara sirvan a las poblaciones

Si esto fuese, se hubieran así proyectado, pero basta ver las distancias de la linea de Guadalupe a Bilbao, para

5-Metro a Anchos
e hoy en extensión
que sea abierto

He proyectado
el peso en nivel
deserto
enterrando todo

5º

1.-xii-1861
Borró la carta
y se lo apuntó bien

Vigreja
novo

→ geh etcas
de Bergara
+ ote población

-pero la
alineación

7

Comprended que si la estacion fues de estar
en linea recta, como lo exige la explotacion
no se puede acercar mas al pueblo, y que las
mas inmediatas que pueden hallarse es la tra-
versal correspondiente al pequeño arroyo y tramo
y este metro de las líneas de Burgos al
Briño.

Con vistas de cuanto lleva resul-
to he visto conviene redactar el adjunto
pliego de condiciones, para que caso de ser
aprobado, les sujetas a los dos super-
viales concesionarios, al redactar los proyectos
detallados de los diversos edificios



Vitoria 5 de Abril de 1862

Yo Jaqueino Lapez

Manuel Serrans

Aprobado por Real orden
de 18 de Junio de 1862:



Hannibal

Pero se
necesita
que el
pueblo
se acerque +
que sea
más cerca
no a más de 1 km
redondo

Se deje
que el
pueblo
projete
en planes
detallados

Proyecto

de

Disposición general de los edificios de las estaciones de
Miranda para el enlace de los ferro-carriles

de

Ovigo à Avilés

Oviedo à Bilbao.

Bliego de condiciones

OBRAS PÚBLICAS.

CUERPO NACIONAL

DE

INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

DIVISION DE FERRO-CARRILES
DE MIRANDA.

Número
NEGOCIADO

Pliego de condiciones á que deberán sujetarse las empresas concesionarias de los ferrocarriles de Burgos á Irún y Vizcaya á Bilbao, en los proyectos y ejecución de las estaciones de Miranda.

Artículo 1º.

El emplazamiento de los edificios de viageros deberá en ambas líneas verificarse, con sujeción al adjunto plano y de modo que el eje de los edificios normal á las vías se halle en un mismo plano tránsversal que será el correspondiente al piquete doce y treinta y siete metros de la linea de Burgos á Irún.

Artículo 2º.

Se establecerá equidistante de las dos líneas un andén central de ocho metros de ancho y ciento cincuenta metros de longitud, señalado con la letra 36 en el plano.

Artículo 3º.

En cada uno de los edificios se establecerá un andén á lo largo del mismo de siete metros de ancho y ciento veinte y cinco metros de longitud, señalados con las letras 37 en el plano.

Leyeron 16

Andén central de
8 m. de Ancho
150 m. longitud (H)

En cada edificio
un andén de
7 m. de Ancho
125 m. long.

W
Se establecerán así mismo, otros dos andenes señalados con la letra "F", con un ancho de siete metros y ciento veinte y cinco metros de longitud, al otro lado de la segunda vía de cada estación.

Artículo 4º

Todos estos andenes se cubrirán, sosteniéndose sus cubiertas por medio de columnas de fundición, disponiéndose las columnas en las líneas que se marcan en el piso de modo, que los dos andenes de cada estación hasta las vías, resulten en toda su amplitud sin columna ni estorbo que incomode al tránsito de los viajeros.

Artículo 5º

Se establecerá para la unión de ambas estaciones un paso de nivel de cinco metros de ancho, abierto y sosteniéndose la cubierta por medio de columnas de fundición, con la altura suficiente para que pasen libremente los trenes.

Artículo. 6º

Los pavimentos de los andenes serán de asfalto concordonadas de sillería.

El paso de nivel se construirá con lata de buena calidad y de diez centímetros de espesor.

2 andes
más 111
7 m

Se cubrirán
Columnas
fundición

Abierto Mayo
bajo la vía
sin estorbo

Paso a.
Nivel
Cubierto
con altura
para que
pasen los
trenes

Pavimento
de asfalto
con latón
de sillería

El paso
nivel
latón
de calidad

Artículo 7º

Las cubiertas y armaduras de los andenes y paso de nivel serán metálicas

Artículo 8º

Se establecerán para el enlace de una linea con otra, los ramales que sean necesarios, tanto para que los carriages puedan dirigirse de una de las vias principales á la otra, como á las del andén central y demás del servicio de cada estación.

Artículo 9º

Los almacenes de mercancías, se proyectarán en los emplazamientos que se indican en el plano ó otros análogos, de manera que resulten inmediatos y de fácil acceso por las carreteras que existen en la localidad.

Artículo 10º

El servicio de mercancías se verificará, bien haciendo el trasbordo de unos á otros wagones, ó bien recorriendo estos las dos líneas indistintamente, para lo qual los wagones podrían pasar de una vía á otra, bien sea por cambios de vía ó bien por placas giratorias, ó por plataforma móvil sin foso de ninguna especie que produzca solución de continuidad en las

andenes y
ramales.

Ramales
vía velocísimos

Almacenes de mercancías
que se traten
Bie por ferrocarril

vias.

Artículo 11º

El espacio comprendido entre el andén central y las vías principales, se reservará cada una de las compañías para establecer las vías de servicio.

Artículo 12º

Las dos compañías aprobado que sea el presente pliego de condiciones, propondrán en el plazo de un mes los proyectos detallados de los edificios de viajeros y mercancías que corresponden al servicio público, así que el emplazamiento y forma de las cocheras de locomotoras y carriages, talleres y cuantos edificios se propongan construir y se relacionan con el servicio interior de cada compañía y el sistema que cada una se proponga establecer para la buena explotación.

Artículo 13º

Las dos compañías satisfarán á medias la construcción del andén central y paso de nivel

- 1 vez
propuesta
viajeros
- Cocheras de
locomotoras
y carriages
- Talleres
- Otros edificios

A media
el Andén central
para
pasar

con sus cubiertas y accesorios, así que las
vías de enlace de una linea con la
otra.



Madrid 5 de Abril de 1862.
Al Ingeniero Jefe
Manuel Esteban

Aprobado por Real orden
de 18 de Junio de 1862 -



Manuel -