

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

SERVICIO DE TRACCIÓN Y MERCANCÍAS

► Los muelles

Además del edificio de viajeros, existen muchos otros edificios que componen el conjunto de la estación, y que atienden al servicio de tracción y mercancías. Interesan no sólo por su condición de imprescindibles para la existencia y funcionamiento de una estación, sino porque también en ellos va a plantearse un estudio racional sobre las formas, tamaños, disposiciones y condiciones que deben adoptarse para cumplir mejor las funciones que cada uno de ellos deben desempeñar.

Aparecen, por eso, desde criterios funcionales y económicos que se consideran consustanciales a todo establecimiento industrial a criterios disciplinarios para conseguir un mayor rendimiento en el trabajo y una fácil vigilancia de los obreros.

El servicio de mercancías en una estación es imprescindible para su existencia y funcionamiento. La distribución y dimensiones de los edificios dependerán del servicio que se tenga planificado ofrecer. En las estaciones secundarias, el servicio de mercancías, como ocurría con el de viajeros, es de una gran sencillez, disponiéndose de un muelle cubierto y/o otro descubierto. En ocasiones estaban situados frente al edificio de viajeros, y en el caso español, salvo circunstancias especiales, en el mismo lado. En cambio, para las grandes estaciones, es frecuente encontrar sus instalaciones alejadas de las de viajeros.

Respecto a la disposición general, la condición esencial es facilitar el acceso de las mercancías separando, si es preciso, el camino de entrada del de salida.

La primera disposición que se adoptó para los muelles fue colocarlos perpendicularmente a las vías de recepción y formación de trenes, lo que exigía gran número de vías perpendiculares a aquellas y unidas por placas giratorias. La dificultad de las maniobras de los vagones y de acceso de los carros a los muelles por la estrechez de los patios de mercancías hace que se abandone este sistema. Se adopta entonces la disposición paralela a las vías, colocándolos en dos filas paralelas para no alargar demasiado la estación.

Muchos de los inconvenientes que tenía, como las aglomeraciones de carros, patios atravesados por vías de servicio, etc., se evitan poniendo los muelles escalonados.

Hay dos clases de muelles, descubiertos y cubiertos, para proteger determinadas mercancías que a la intemperie se deteriorarían.

Dentro de los muelles cubiertos se pueden observar tres tipos:

1º Se reduce a un edificio rectangular de cuatro fachadas y tejado bastante prolongado por fuera de los muros laterales.

2º Consiste en poner una vía en su interior para facilitar la carga y descarga, pudiendo además permanecer durante la noche vagones cargados.

3º Además de una vía, lleva una calle cubierta para los carros, siendo éste el menos utilizado por la dificultad que ofrece la estrechez de esa calle para el manejo de los carros.

En España se usa el primero de los mencionados. En cuanto a los detalles de su construcción, sus muros se hacen de mampostería careada o de ladrillo, dejando el interior sin enlucir. Asimismo, se emplean pies derechos de madera, fundición o hierro laminado, cerrándose las puertas de forma que no obstaculicen el depósito de mercancías¹.

¹ Clairac, P. *Diccionario General del Arquitectura e ingeniería*, 1879.