

2575-17

**EL FERRO-CARRIL**

DE

**MADRID A ARANJUEZ.**

**INSTRUCCION PARA EL VIAJERO,**

QUE CONTIENE LAS NOTICIAS MAS EXACTAS, CU-  
RIOSAS Y NECESARIAS A TODA CLASE DE PERSONAS.



MADRID: 1854.

Imprenta de D. José María Marés.

Calle de Relatores, núm. 47.

Se hallará de venta en las librerías  
de Cuesta, calle Mayor; Villa, Plazuela  
de Santo Domingo, y en la Litografía de  
Castelló, calle de la Concepcion Geró-  
nima núm. 1.



2575-17

**EL FERRO-CARRIL**

DE

# **MADRID A ARANJUEZ.**

**INSTRUCCION PARA EL VIAJERO,**

QUE CONTIENE LAS NOTICIAS MAS EXACTAS, CU-  
RIOSAS Y NECESARIAS Á TODA CLASE DE PERSONAS.



MADRID: 1851.

Imprenta de D. José María Marés.

Calle de Relatores, núm. 17.

1870 Jul. 4.  
Biblioteca Nacional de España

33 BOMBO-CABRER

30

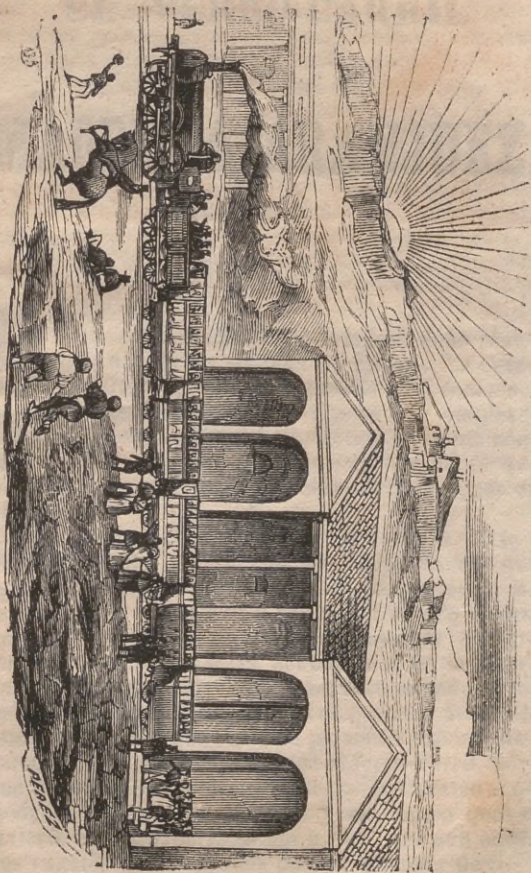
MADRID A. ARANJUEZ

INSTITUCION PARA EL VIUERO

NO SE DEBE ENDEJAR EN EL ESTADO DE  
DETERIORO SIN HACER LAS DEBIDAS REPARACIONES

MADRID 1887  
Imprenta de D. José María Martín  
Calle de Valverde, núm. 17.

Vista de la salida de un convoy en la estacion de Madrid.





# EL FERRO-CARRIL

DE

# MADRID A ARANJUEZ.



**E**L ferrocarril de Madrid á Aranjuez debe reputarse como uno de los mejores de Europa. La exactitud é inteligencia que ha presidido á su construcción, las excelentes materias que se han empleado y la enorme suma que se ha invertido para que nada faltara á su seguridad y perfección, han hecho que pueda presentarse como una obra digna de la nación española.

La comunicación que establece entre la Corte y el Real sitio de Aranjuez hará indudablemente que este último sea en adelante, y en particular en las estaciones de primavera y verano, el centro de una numerosa sociedad, que abandonando por un momento los negocios ó las ocupaciones de la Corte, vaya á recrearse y dar expansión á su ánimo por los bellísimos y suntuosos jardines de que está adornado este Real sitio. Toda clase de personas pueden disfrutar de las ventajas que ofrece el ferrocarril, porque los precios respectivos de los asientos están acomodados á todas las fortunas y el tiempo que se invierte en el transporte es tan breve, que aun aquellos sujetos mas ocupados podrán disponer de él.

La longitud del ferro-carril es de unas 12 leguas francesas, (9 españolas, poco mas ó menos). Durante su trayecto hace diferentes curvas, en lo cual consiste gran parte de su mérito, y atraviesa varios puentes entre los que se cuentan como principales los que se hallan en el arroyo Abroñigal y en el rio Manzanares, contruidos de ladrillo, fino, con cimientos de piedra y cuya solidez y perfeccion son tales que esceden á lo que pudiera desearse.

Los otros dos puentes que se encuentran, el uno sobre el Jarama y el otro sobre el Tajo son de piedra y reunen á la solidez la magnificencia y suntuosidad; bien que ya hemos dicho que nada se ha escaseado de cuanto ha podido contribuir á la buena construccion del ferro-carril.

A la derecha de este se encuentran los pueblos de Getafe y Ciempozuelos, y á la izquierda Pinto y Valdemoro; todos ellos de poca consideracion, aunque muy concurridos en la estacion de verano á causa de la permanencia de muchas familias de Madrid durante la temporada.

La inanguracion del ferro-carril de Madrid á Aranjuez se verificó á primeros de Febrero de 1851; y al siguiente dia se abrió la linea al público, limitándose por ahora la esplotacion á conducir viajeros, y mas adelante trasportará toda clase de mercaderías y efectos de licito comercio y que no puedan perjudicar en lo mas mínimo la seguridad del convoy. No obstante, se admitirá desde luego á los pasajeros no solo su equipage y objetos destinados á su uso, sino los carruages particulares que gusten llevar al Real sitio.

Solo correrán al principio los convoyes de dia, hasta que las necesidades del servicio ó la confianza de los pasajeros exijan que haya convoyes de noche.

Los carruages empleados para el transporte de viajeros son de cuatro clases en cada tren, á saber:

1.<sup>a</sup> clase: estos carruages admiten veinte y cuatro pasajeros y se hallan divididos en tres compartimentos de á 8 asientos cada uno; están cubiertos por los lados con hermosos cristales y cortinillas y los asientos que vienen á ser una especie de butacas muy anchas forradas de paño blanco y perfectamente mullidas, tienen toda la elegancia y comodidad que se puede apetecer.

2.<sup>a</sup> clase: estos carruages tienen capacidad para contener 32 viajeros: están divididos en cuatro compartimentos de á 8 asientos cada uno; tambien están cubiertos por los lados con cristales y cortinillas, y los asientos y respaldo aunque un poco mas inferiores que los de primera clase, ofrecen mucha comodidad y desahogo.

3.<sup>a</sup> clase: estos carruages reciben 40 viajeros en cinco compartimentos de 8 asientos cada uno: están cubiertos por la parte superior y solo tienen cortinillas por los lados; los asientos son una especie de camapés de tabla pintados y con brazos en los estremos.

4.<sup>a</sup> clase: estos son Wagones como los que sirven para la conduccion de mercaderías: están descubiertos y no tienen asientos, por consiguiente solo se podrá ir en ellos de pié y llevando el que quiera un pequeño bulto en la cabeza, pero cuya figura calidad ó mal olor no puedan molestar á los demas viajeros, perjudicar á sus vecinos ó causar la menor inseguridad ó peligro en la marcha del tren.

Los carruages de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clases, á pesar de estar divididos en compartimentos, pueden verse no obstante todas las personas que vayan en el mismo carruage, porque la division no llega mas que hasta

cierta altura y solo por los costados es por donde están con precision completamente cerrados.

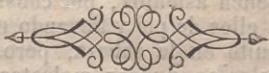
Desde el mes de Marzo, la silla-correo de Andalucía y las diligencias de Murcia, Valencia, Málaga, Cadiz, Toledo, y sus respectivas carreras emprenderán su marcha desde Aranjuez en vez de hacerlo desde Madrid como hasta aquí.

Cada uno de los trenes es arrastrado por una locomotora.

El servicio del ferro-carril se hará al principio por cuatro viajes redondos; es decir, de ida y vuelta, desde las 7 de la mañana hasta las últimas horas de la tarde.

En tres de estos cuatro viajes se detendrán los trenes en todas las estaciones, invirtiendo en recorrer la via poco mas de hora y media, y el otro se hará sin detenerse en las estaciones, recorriendo de esta manera la via en 50 á 60 minutos.

Las horas de salida y entrada de los trenes en las diferentes estaciones se marcará sucesivamente en proporcion del número de viajes.



# TARIFA

PARA EL TRASPORTE DE PASAJEROS EN LAS DIFERENTES CLASES DE CARRUAGES DEL FERRO-CARRIL DE MADRID Á ARANJUEZ.

<i>Estaciones.</i>	<i>Clases de carruages.</i>			
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	4. <sup>a</sup>
—	Reales.			Mrs.
De Madrid á Getafe ó vice-versa.	6	4	3	« 18
Pinto. . . . .	9	6	4	2
Valdemoro. . . . .	11	8	5	2 16
Cienpozuelos. . . . .	14	10	6	3
Aranjuez. . . . .	20	14	8	4
De Getafe á Pinto. . . . .	3	2	4	« 16
Valdemoro. . . . .	5	4	2	1
Cienpozuelos. . . . .	8	6	3	1 18
Aranjuez. . . . .	14	10	5	2 16
De Pinto á Valdemoro. . . . .	3	2	4	« 16
Cienpozuelos. . . . .	5	4	2	1
Aranjuez. . . . .	11	8	4	2
De Valdemoro á Cienpozuelos. . . . .	4	3	2	1
Aranjuez. . . . .	9	6	3	1 18
De Cienpozuelos á Aranjuez. . . . .	6	4	2	1

## INSTRUCCIONES PARA LOS VIAJEROS.

---

**C**omo nuestro principal objeto ha sido poner en conocimiento de los viajeros todas aquellas preven- ciones ó reglas que deberán tener presentes al em- prender su expedición por el ferro-carril vamos á manifestarlas detalladamente.

El viajero que desde Madrid quiera dirijirse á Aranjuez por el ferro-carril, se encaminará á la puerta de Atocha. Al salir de ella marchará sobre la izquierda é inmediatamente verá una larga empali- zada que se prolonga en la dirección del camino de Vallecas, al principio de la cual encontrará una puerta. Penetrará por ella y entonces se ofrecerá á su vista un dilatado terreno que por lo general está poblado de gente que espera la salida ó entrada de algun tren.

Al extremo de esta esplanada se encuentran las salas de descanso para los viajeros, en cuya puerta están establecidos los despachos de billetes. A la derecha de las salas se halla la cochera cuya capa- cidad es inmensa y está perfectamente provista de toda clase de carruages de los que las locomotoras arrastran en los trenes. A la izquierda están situadas las oficinas, y próxima á las salas de descanso se encuentra la oficina de equipages.

Una hora antes de la salida del tren se abre al público el despacho de billetes y se cierra cinco minutos antes de la marcha.

Los viajeros trasportados en sus propios carruajes pagarán el precio de la 1.<sup>a</sup> clase del tren en que van.

Los niños de dos años abajo que se lleven en brazos están exentos del pago del pasaje.

Los de dos á seis años pagarán medio asiento; pero ocuparan uno entero.

Los soldados, inválidos y guardias civiles, pagarán sodo medio asiento, con tal de que presenten un pase de servicio ó licencia en regla.

Los mendigos no podrán gozar de este beneficio sino por una órden del Director del ferro-carril.

No se permitirá viajar á nadie sino en la clase de carruage que marque su billete.

El que ocupe un asiento superior al que especifique su billete, pagará la diferencia calculada desde el punto de partida.

Al mismo tiempo que el despacho de billetes se abrirá la oficina de equipages.

Los equipages que lleguen tarde al registro se remitiran por el próximo tren y pagarán el precio designado al trasporte de mercancías á gran velocidad.

Los viajeros presentarán sus billetes al factor principal, al tiempo de anotar sus equipages.

Al entregar su equipage el viajero recibe un billete que sirve de contraseña para reclamarle á su llegada á la estacion á donde se dirija.

La oficina de equipages se cierra media hora antes de la salida del tren.

En esta oficina se verifica el registro de coches, perros, caballos &c., trasportados á gran velocidad, y su dueño recibe un billete que le sirve de resguardo. Los perros en todo tiempo irán con bozal.

Las salas de descanso se abren al público al mismo tiempo que el despacho de billetes, y la oficina de equipages.

En ellas no se admite á las personas que no ten-

gan billete, el cual indicará la sala á que deben pasar.

No se permite fumar en estas salas.

No se admitiran tampoco en ellas á los individuos que se hallen en estado de embriaguez, á aquellos cuyos vestidos puedan manchar á los demas, ni á los que lleven bultos cuya calidad, figura ó mal olor puedan molestar á los otros viajeros.

Tampoco podran penetrar en las salas de descanso los que lleven instrumentos cortantes ó punzantes á menos que vayan envueltos de manera que no puedan causar lesion alguna.

Asimismo se vedará la entrada en las referidas salas á los que lleven armas de fuego cargadas.

Las puertas de las salas que comunican con el andén ó plataforma de embarque se abrirán algunos minutos antes de la marcha y una despues de otras para evitar confusion, á medida que los viajeros vayan ocupando sus puestos segun las clases.

La entrada ó salida de los carruages deberá practicarla el viajero rigurosamente por las portezuelas inmediatas al andén, es decir por el lado próximo exterior de la via.

No se podrá entrar ni salir de los carruages bajo ningun pretesto cuando se haya dado la señal de marcha, verificándolo solamente en las estaciones y cuando el tren esté completamente parado.

Dentro de los carruages no podran llevarse mas bultos ó efectos que aquellos que puedan colocarse debajo de los asientos sin molestar á los viajeros.

Para mútua seguridad se prohíbe fumar dentro de los carruages.

Los viajeros que acudan á las estaciones intermedias deberan presentarse en ellas 10 minutos antes del paso del tren, y sus equipages con un cuarto de hora de anticipacion.

Las personas que gusten quedarse en alguna estacion no deben inquietarse por saber cuando llegaran á ella, porque un empleado repetirá en voz alta el nombre de la estacion por donde pasa el tren para advertir á los viajeros que deban quedarse. Estos saldrán de las estaciones por el lado que han bajado del carruage y no por otro.

Una vez cerradas las portezuelas de los coches y todo dispuesto y preparado convenientemente para la marcha, suena el pito del conductor, se oye el silbato de la locomotora y el tren se pone en movimiento, aumentando progresivamente en velocidad.

En el instante que haya hecho alto el tren y hayan bajado los viajeros, se procede á descargar los equipages, los cuales se van entregando á sus dueños por números correspondientes á sus billetes.

En la estacion de Madrid habrá una oficina de *efectos estraviados* en donde se depositarán los objetos encontrados dentro de los coches, olvidados por los viajeros y á esta oficina se dirigirán las reclamaciones de los objetos perdidos.

En cada estacion habrá un libro de reclamaciones á disposicion del público. En este libro podrán escribir, bajo su firma, los viajeros las reclamaciones ú observaciones que tengan que hacer relativas al servicio.

Llegado el tren á la estacion de Aranjuez ó desembarcadero se encuentra al frente la puerta principal del Palacio, al lado derecho el camino de Toledo y un poco mas al frente los cuarteles de infanteria. A cada lado de la estacion hay un almacen y en el mismo sitio están establecidas las oficinas del ferrocarril.

Apenas ha descendido el viajero del carruage y salido de la estacion puede observar á su placer el

magnífico y deslumbrador cuadro que se presenta á su vista, adornado de todas las galas de la naturaleza y de todas las bellezas del arte. Entonces admirará un valle inmenso, cruzado por las aguas del Jarama que van á unirse y perderse en las del Tajo que se divisa envuelto en la bruma, al través de la cual se perciben el *Monte Parnaso* y mas allá las Torres del Palacio Real.

Facilmente llegará el viajero á la plaza de San Antonio formada por una porcion de arcos, y llamada así por la rotonda que hay en ella, dedicada á este Santo.

Una vez allí podrá alojarse en cualquiera de las fondas que hay en el Real sitio. Entre estas se cuentan la de la Costurera, situada en esta misma plaza, la de Santa Isabel frente al Teatro, en la cual se sirven almuerzo y comida en mesa redonda por 8 y 12 reales, y hay habitaciones por 6; y si se apeteciera un trato mas delicado, aunque mas caro, no hay mas que atravesar la calle de Postas y se encuentra el *café de la Regina*. Hay ademas dos hosterías y un establecimiento de Andaluces.

Finalmente, la fonda propia del señor Salamanca, situada detras de San Antonio, tiene capacidad para seiscientas personas y los precios son bastante arreglados.

Si el viajero ha hecho su expedicion á Aranjuez solo por recreo, podrá dirigirse al jardin de la Isla, donde le llamará la atencion el foso de piedra que aísla el panterre del camino real. Dentro del jardin se ofrecerá á su vista la bella fuente de Hércules y Anteo, en la cual estan representadas las hazañas del héroe á quien está dedicada.

Detrás se observan unos estanques chatos, en cuyo centro tienen unos cisnes, sujetos por unos

tritones pequeños, que despiden un caño de agua como para librarse de ellos.

En el otro ángulo del edificio lo que no puede menos de llamar la atención es la cascada magestuosa sobre la cual se precipita furioso el Tajo. A la derecha se vé el panterre, y en frente el lindo puente colgante y los jardines del Príncipe. Esta vista es en extremo deliciosa.

A espaldas de esto se halla la fuente de Apolo, situada en el centro de una plazuela que ocupa un terreno bastante bajo por cuya razón es sumamente fresca y además por estar rodeada de elevados y robustos árboles.

Desde este punto parte el burladero que consiste en una calle de árboles sumamente larga, en los cuales hasta la fuente del Reloj hay una faja de madera con multitud de agujeritos por donde salen otros tantos surtidores de agua y sirven para mojar á los incautos.

Luego se pasa á la fuente de la Espina, que es sumamente linda y se llama así por la preciosa figura de bronce que hay en ella en actitud de sacarse una espina.

De esta fuente se pasa á la de Venus, á la de Baco, Neptuno, y finalmente á la de los tritones. Al llegar á este punto se ofrecerán dos caminos al viajero, si se dirige por la orilla del Tajo, llegará á la fuente del Infante y volverá á salir á la barandilla de la cascada ó calle del *Dique alto*; y siguiendo la opuesta orilla se volverá á presentar á su vista el Palacio y saldrá por donde entró.

Si el viajero se dirige al Jardín del Príncipe hallará las preciosas fuentes de Narciso, Ceres, del Cisne, de Apolo, el estanque de peces de colores y la montaña Suiza donde encontrará el *joyo* de

los jardines ingleses, el cedro del Líbano y el tulipan de Virginia, el fresno de Lusitania, el laurel de Nive, el chopo Carolino, el pino de nueva Inglaterra, el de Jerusalem y el de Arcadia y otros varios á cual mas raros y exóticos.

Saliendo de esta especie de enciclopedia vegetal se vé la casa del Ermitaño y el Laberinto.

Tambien encontrará el viajero al salir del jardin, el Palacio real que forma un contraste singular en su escaso lujo con la casa del Labrador, á la cual podrá dirigirse el viajero por la calle de la Reina hasta la plaza Redonda.

La casa del Labrador construida el año 1803, reinando Carlos IV, es en vez de una casa rústica, un hermoso palacio, y en vez de hallar en ella instrumentos de labranza, se encuentra por el contrario, rodeada de estátuas, y en su interior contiene multitud de preciosidades, cuadros, muebles, adornos y otras mil cosas que seria prolijo enumerar y que por otra parte no corresponden á los estrechos límites de este folleto.

Finalmente, siguiendo la calle de la Reina se encuentra la casa de la Monta llamada así porque en ella se alberga el ganado caballar de la mejor casta española.

Si despues de haber visitado estos sitios quisiera volver el viajero á Madrid en el mismo dia, podrá hacerlo observando las mismas reglas que hemos apuntado para la ida; de suerte, que como se vé, la seguridad del ferro-carril, lo económico de los precios de pasage y la amenidad del sitio á donde conduce, proporcionarán un delicioso rato al viajero y este por su parte menudeará sus expediciones.

FIN.





1002192410

VC

2575 / 17