

REABIERTA AL TRAFICO DE LARGO RECORRIDO LA ESTACION DE PRINCIPE PIO O NORTE, DE MADRID

LA estación de Príncipe Pío o del Norte, de Madrid, fue abierta nuevamente al tráfico ferroviario de largo recorrido el 26 de julio pasado. Previamente se había realizado diversas obras con el fin de acomodar sus instalaciones a las nuevas necesidades del servicio. Desde la fecha indicada, todos los trenes de largo recorrido y autoexpresos con destino a Vigo, Pontevedra, La Coruña y El Ferrol, más los de Salamanca, Fuentes de Oñoro y Zamora, entran y salen de Madrid por la estación de Príncipe Pío o Norte, en lugar de hacerlo por la de Chamartín.

Por otro lado, y también desde el 26 de julio, todos los trenes de largo recorrido y el servicio de autoexpreso con destino a Levante (Castellón de la Plana, Valencia, Alicante, Cartagena, Gandía y Murcia) fueron trasvasados desde la estación de Atocha a la de Chamartín. De esta forma ha quedado descongestionada Atocha de una parte importante de su tráfico ferroviario, lo que permitirá llevar a cabo las obras de remodelación programadas para ella.

LA ESTACION DE PRINCIPE PIO

La estación de Príncipe Pío o Norte fue en su origen muy modesta. Su doble denominación se debe, por un lado, al estar al pie de la montaña llamada (más bien es un montículo) de Príncipe Pío, y lo de Norte (este apelativo es el más generalizado) procede de

● *Tras una primitiva y modesta estación de la que no queda rastro notable, en 1882 (y en base a un proyecto de varios franceses) quedó configurada la actual estación, que, en 1928, se le adosó el edificio central de viajeros que consta de dos torreones.*

la empresa que fundó la línea de Irún, es decir, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte. Está emplazada a lo largo del antiguo paseo de San Vicente (hoy de Onésimo Redondo), con un edificio principal que consta de dos torreones que hace frontera

con el paseo del Rey y tiene enfrente los jardines del Campo del Moro.

La primitiva estación del Norte era tan modesta, que en 1873 el organismo estatal encargado de la inspección de los ferrocarriles apremió a la Compañía para que iniciase

LA reapertura, a marchas forzadas, de la antigua estación del Norte de Madrid es un ejemplo redondo de rectificación de un error, muy propio de aquellos años de optimismo y de "desarrollismo": creer que una sola estación, la de Chamartín, podría centralizar todo el tráfico ferroviario de la capital de España.

Nunca se debió cerrar aquella hermosa estación. Afortunadamente, la especulación no se había cebado aún en ella. Y se ha recuperado el noble edificio para la utilización con que fue concebido: el tren.

Descentralizar es siempre buena práctica. Mantener la estación de Atocha y reabrir la de Príncipe Pío es sólo el principio de lo que debe ser la red ferroviaria en torno a Madrid.

Somos decididos partidarios de la mejora de nuestra red ferroviaria. El tren es progreso. Lo dice, sin mucho eco popular —ha descendido

Con el título "Reapertura de una estación", el diario "Informaciones", de Madrid, publicó en su edición del día 27 de julio pasado un editorial en el que analiza la reapertura al tráfico ferroviario de larga distancia de la estación de Príncipe Pío o del Norte, de Madrid. Reproducimos hoy este trabajo del vespertino madrileño, cuyo contenido en conjunto consideramos positivo para el ferrocarril, que es realmente lo que a todos nos importa.

este año el número de viajeros transportados por RENFE respecto al año pasado—, la propia propaganda de nuestra empresa nacional de ferrocarriles. Y es verdad.

Hay que reconocer que el tren ha perdido prestigio en nuestra sociedad. Hoy, con más velocidad y menos retrasos —pero todavía sin la puntualidad requerida—, nuestros trenes están siendo dados de lado por la sociedad. Y no sólo los viajeros. Las posibilidades de nuestros ferrocarriles para



Una vieja estampa de la bella estación de

un nuevo proyecto de más envergadura. Pero la guerra carlista, que paralizó el servicio en buena parte de los trayectos de la línea del Norte, más las dificultades financieras de la Compañía, volvieron a enterrar la idea de una nueva estación más en consonan-

transporte de mercancías siguen infrutilizadas.

Es, sin embargo, un error. Como lo fue el de suprimir la estación de Príncipe Pío. El tren es la gran solución en un país como España para distancias medias —250-500 kilómetros—, que no suele cubrir el avión, y para las que el coche resulta fatigoso. Pero, además, el tren es la gran baza para nuestras áreas metropolitanas: para comunicar todos los pueblos-dormitorios de Madrid con la capital, o para comunicar todos los pueblos



Príncipe Pío, cuyas obras finalizaron en 1882.

cia con las necesidades ferroviarias de un Madrid que iniciaba una lenta expansión. Fue en el año 1880 cuando los Caminos de Hierro pudieron pensar en serio en dotar a la capital de una estación adecuada. La Compañía encargó el proyecto a varios ar-

del cinturón industrial de Barcelona con la Ciudad Condal, por poner los ejemplos más significativos.

El tren tiene que jugar un papel mucho más activo en los transportes españoles; hay que fomentar la utilización del tren y hay, al mismo tiempo, que descentralizar nuestra red ferroviaria, que obliga prácticamente a pasar por Madrid para cualquier viaje entre dos ciudades distantes, pero no podemos olvidarnos que RENFE es hoy una empresa estatal fuertemente deficitaria. Lo es, pero en mucho menor grado, en otros países europeos. Proteger el tren no es incompatible con lograr una red menos gravosa para el Estado, con buscar la rentabilidad.

Una estación ha sido reabierta. Quizá sea el símbolo de un error que se comienza a rectificar: el de creer que el tren está superado por el automóvil o por el avión. ■

("Informaciones", 27-VII-79.)

quitectos franceses, que idearon un edificio de viajeros con paramento de ladrillo rojo y cubierta de mansarda. La obra se terminó en 1882. El edificio de viajeros ofrecía en su parte alta local para las oficinas de la dirección y servicios de la Compañía, cuyo personal fue creciendo tanto que, a finales de siglo, parte de este personal tuvo que ser ubicado en nuevas edificaciones construidas a lo largo del inmediato paseo del Rey.

Pero todavía la estación del Norte de Madrid no había adquirido su actual fisonomía. En el año 1924 (ya era jefe del ejecutivo el general Miguel Primo de Rivera) se aprobó el Estatuto Ferroviario, mediante el cual el Estado podía anticipar a las empresas de ferrocarriles dinero para sus realizaciones. Fue entonces cuando la Compañía de Caminos de Hierro del Norte decidió la construcción del edificio principal (el que en la actualidad le da al recinto más carácter urbano y arquitectónico) con acceso por la propia cuesta de San Vicente y formando ángulo recto con el antiguo. También se construyó una nueva marquesina que duplicó la existente. Todas las obras terminaron en el año 1928. ■

POR VEZ PRIMERA EN LA HISTORIA DEL FERROCARRIL ESPAÑOL

MUJERES PARA DESEMPEÑAR PUESTOS DE FACTORES Y AYUDANTES DE MAQUINISTA

POR vez primera en la historia del ferrocarril español, la mujer española va a cubrir puestos de trabajo tradicionalmente reservados al hombre dentro del ámbito laboral ferroviario.

Noventa y siete mujeres de nacionalidad española han superado con éxito las pruebas culturales para convertirse en un inmediato futuro en las primeras ayudantes de maquinistas y factores de la red nacional.

A la oposición convocada por RENFE para cubrir plazas de factores y ayudantes de maquinista se han presentado más de 42.000 ciudadanos de los dos sexos, en los que han sido mayoría los hombres. La prueba cultural para factores ha sido superada

por 528 opositores, de los cuales 80 plazas serán cubiertas por mujeres, en tanto que en los exámenes de cultura para los puestos de ayudantes de maquinista han aprobado 17 mujeres entre un total de 629 opositores.

Los 1.157 aprobados en estos ejercicios (97 son mujeres) están siendo sometidos en la actualidad a los correspondientes exámenes de aptitud física y psíquica previstos en la convocatoria; una vez que los seleccionados hayan superado satisfactoriamente estas pruebas de capacidad psicológica, pasarán, antes de convertirse en empleados fijos de la empresa, un cursillo de adiestramiento específico de sus futuras funciones, que durará siete meses. ■

