La estación de Atocha, uno de los edificios ferroviarios más característicos de Madrid.

INTERESANTE ESTUDIO DEL C. O. A. M. SOBRE SUS ESTACIONES

EL PAPEL DEL FERROCARRIL EN EL DESARROLLO URBANO DE MADRID

EN varias ocasiones hemos lamentado el escaso interés que ha merecido el ferrocarril a los escritores españoles. Al margen de algún autor del siglo XIX, alguno más de la generación del 98, entre los que destacó Azorín, las esporádicas alusiones de Ortega y Unamuno al tren, y ya en nuestra época la atención de Aldecoa y dos o tres cuentistas más, las antologías apenas podrían recoger una docena de nombres. Ninguno de ellos, con la excepción de Eduardo Zamacois en sus "Memorias de un vagón de ferrocarril", acreditó interés suficiente para documentarse con datos que sirvieran de testimonio de lo que fue el ferrocarril en su época. No sería justo olvidar a los pintores y a los poetas que, utilizando la impronta de la impresión y de los sentimientos, supieron dar al tren un papel protagonista en sus obras.

Viene todo esto a cuento porque con la publicación del libro "Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad", escrito por un equipo de ocho arquitectos, ingenieros y licenciados en Arte y urbanistas, descubrimos una nueva posibilidad de juicio sobre el ferrocarril que está entre la simple impresión estética y el examen crítico de la técnica (1).

Entre la indiferencia o análisis superficial de los literatos y el limitado punto de vista de los escritos de los técnicos, nos encontramos con esta síntesis, que de golpe nos da nuevos elementos de juicio para comprender el significado del ferrocarril en el contexto del siglo XIX, tan injustamente postergado, del que además se ha tergiversado sistemáticamente su importancia fundamental en el desarrollo no sólo del ferrocarril, sino de la técnica en general y, en definitiva, de la sociedad moderna.

Hay que decir también, en descargo de los hombres de letras, que los trabajos de los técnicos, tampoco muy numerosos, que se decidieron a escribir en el pasado sobre la influencia y el desarrollo de los ferrocarriles españoles se limitaron, en la mayoría de las ocasiones, a explicaciones tópicas y superficiales. No faltaron las denuncias sobre los defectos e insufiencias de una red, pero fueron pocos los que se plantearon el porqué nuestros ferrocarriles —empezando por el ancho de vía— se diferenciaron casi desde el principio de los del resto de Europa. Y nadie parece haberse planteado (tampoco se hace en el libro que hoy comentamos) las repercusiones que ello ha tenido, a su vez, en el propio desarrollo económico del país; es decir, estudiar el ferrocarril como elemento protagonista y no sólo como comparsa dentro de un desarrollo general, análisis este último que, por supuesto, han hecho varios economistas en estudios muy importantes.

(1) "Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad", por Inmaculada Aguilar, Pedro Navascués, Alberto Humanes, Alfonso Alvarez, Pedro Palomar, José María Sánchez, Fernando Menéndez y Pedro Puig-Pey. Editada por el Servicio de Publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. 250 páginas. 1.200 pesetas.

EL DESARROLLO URBANO

Volviendo al tema del libro, hay que decir que el ferrocarril en España, hasta el siglo XX, no alcanzó un desarrollo lo suficientemente importante como para penetrar en las costumbres y en lo cotidiano. Viajar en tren siguió siendo un privilegio durante muchas generaciones, fundamentalmente porque el ferrocarril no a alcanzó un desarrollo paralelo al del urbanismo y las ciudades cre-

● SE CONSERVAN TODAS LAS ESTACIONES QUE SE CONSTRUYERON EN EL SIGLO XIX, CON LA EXCEPCION DE LAS DE VIA ESTRECHA.

● TANTO ATOCHA COMO PRINCIPE PIO SUFRIERON IMPORTANTES TRANSFORMACIONES. SOLO DELICIAS –CERRADA AL TRAFICO– CONSERVA SU ESTRUCTURA PRIMITIVA.

● LAS RESTANTES ESTACIONES –IMPERIAL, PEÑUELAS Y DELICIAS-EMPALME– SE ENCUENTRAN EN LA LINEA DEL CONTORNO.

cieron sin tener en cuenta la capacidad de desplazamiento que podría lograrse con una eficaz infraestructura ferroviaria. Circunscribiéndonos a Madrid, el ingeniero Carlos María Castro, autor del famoso Plan de Ensanche que presentó en 1859, sólo vio al ferrocarril como una especie de mal necesario. Su definición, infeliz e inexacta, de la línea del Contorno que unía las estaciones de Príncipe Pío y Atocha como "un dogal de hierro" que asfixiaría la expansión de la ciudad, hizo fortuna y aún hoy mismo se sigue utilizando sin un análisis profundo de las circunstancias que lo propiciaron.

EL FERROCARRIL DEL CONTORNO

Esta línea del Contorno, que acabó por determinar la estructura ferroviaria de Madrid y el propio desarrollo de la ciudad en su parte Sur, le fue impuesta a Castro ya antes de la elaboración de su Plan de Ensanche. Pero el ferrocarril, como tal, no era "un dogal de hierro" si se hubiese realizado de acuerdo con las más elementales normas de urbanismo. Es decir, partiendo del hecho inevitable de que su trazado era el más lógico y económico para enlazar las dos estaciones ya existentes.

Dado que la zona que atravesaba era considerada como núcleo urbano, habría bastado con enterrar la vía en zanja, hacer una explanación de doble vía y evitar la construcción de apartaderos industriales en su zona de influencia. Así se hizo en París y en Barcelona, donde el ferrocarril, al ir enterrado en la línea de la "pequeña cintura" y por el centro de Barcelona, lejos de ser un obstáculo, resultó un eficaz medio de comunicación. Si no se hizo así en Madrid no fue

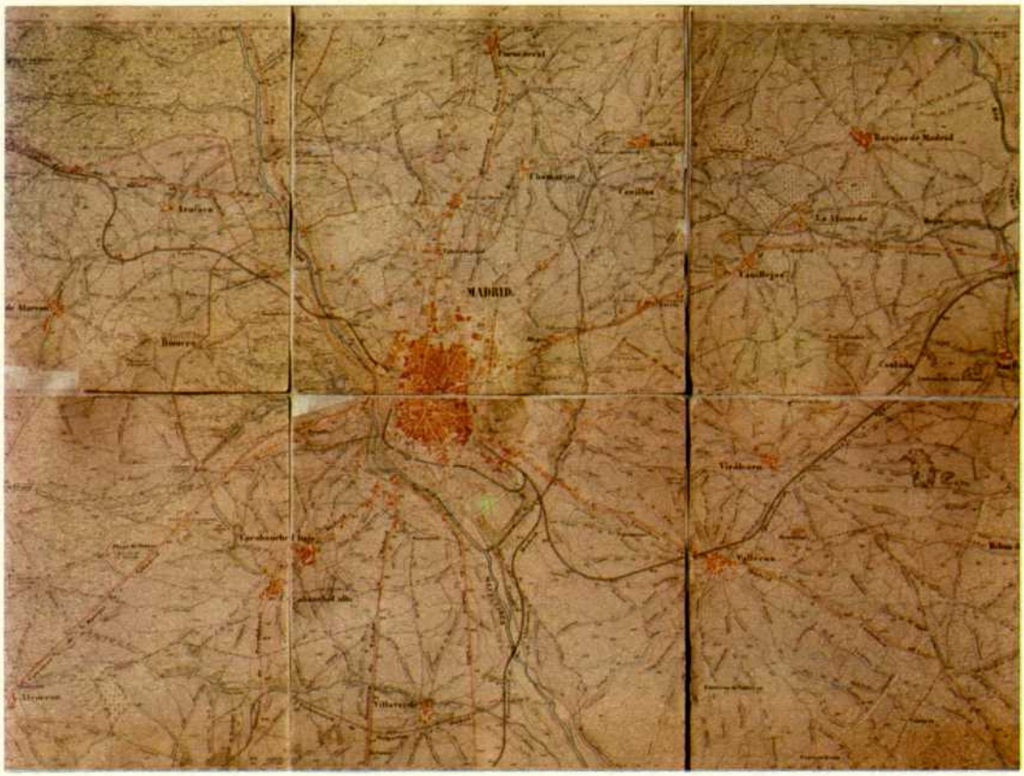
La estación del Norte, fachada del paseo de San Vicente.

por culpa del instrumento, sino de quienes lo utilizaron. En primer lugar, de las propias autoridades, pese a la oposición del Ayuntamiento, de admitir la escasa infraestructura de la línea con varios pasos a nivel, y en segundo término, de la propia Compañía del Norte, que impuso esa solución basándose en el hecho de que era una simple línea de enlace por la que no circularían trenes de viajeros y muy pocos de mercancías.

Castro, como representante del Ayuntamiento por ser autor del Plan de Ensanche, quiso en último extremo que la línea fuera enterrada, pero en sus alegatos, y antes en su Memoria del proyecto, no ve en el ferrocarril un instrumento del futuro. Basta leer la síntesis de su proyecto, que acompaña al plano del Ensanche, donde la minuciosidad y detalle con que se describe la ubicación futura de hospitales, almacenes, cuarteles, cárcel de penados, correccional para jóvenes, asilos, iglesias, Casas de Socorro, archivos, gimnasios, mercados, escuelas, teatros, salas de concierto, campo de Marte para ejercicios e incluso el lugar para construir una plaza de toros, contrasta con la absoluta falta de referencia a posibles nuevas estaciones o al menos a la previsible expansión de las existentes. Castro se limitó a recoger en su plano la prevista línea del Contorno, que entonces, no describía el bucle que luego se construyó para penetrar en Atocha, sino que enlazaba con la línea de MZA en dirección al río Manzanares.

DEFICIENTE ESTRUCTURA

La reproducción del plano del Ensanche de Castro que ofrecemos nos ahorra nuevas digresiones sobre el mismo, aunque su figura y su obra bien merecen ser tratadas en otra ocasión, pues, de cualquier manera, su plan, aunque mutilado, marcó el desarrollo de Madrid hasta el perímetro de las llamadas Rondas, que aún mantenían su carácter de límite de la ciudad hasta los años 50. Al otro lado de ellas estaban los suburbios con su propia personalidad. Hasta entonces, el crecimiento de Madrid, con todos sus defectos, no había roto el equilibrio de la ciudad. En los años siguientes, el impresionante desarrollo de esos suburbios, que acabaron absorbiendo a los pequeños pueblos del extrarradio, han creado un conglomerado ur-



Plano del Instituto Geográfico y Catastral de 1875. En él puede advertirse el reducido casco urbano de Madrid en aquella época y el enlace de la línea de Malpartida con la estación de Atocha.

bano en el que el centro antiguo de la ciudad, incluido el del Ensanche de Castro, se ahoga por una deficiente estructura que tiene su máxima expresión en la falta de una red ferroviaria suburbana que habría aliviado considerablemente los problemas del tráfico en Madrid.

En los últimos años, para atender esta necesidad tan perentoria, se ha aprobado la ejecución de un Plan de Cercanías ferroviarias. Pero hay que recuperar un retraso de más de cien años y esa red no puede improvisarse.

Veamos, pues, a través del libro "Las estaciones ferroviarias de Madrid", cuál ha sido la historia de su desarrollo para comprender mejor la actual situación.

En Madrid se conservan las tres primeras estaciones que se construyeron en el siglo XIX, aunque dos de ellas —Atocha y Príncipe Pío— sufrieron importantes transformaciones posteriores. Sólo Delicias, que fue la primera gran estación de Madrid, inaugurada en 1880, conserva prácticamente su estructura primitiva. Cerrada al tráfico de viajeros en 1969 y para todo servicio en 1971, es ahora sede del Museo del Ferrocarril y del de la Ciencia y la Técnica.

Por orden cronológico, la primera estación de Madrid fue la de Atocha, inaugurada en 1851 con la puesta en servicio del ferrocarril Madrid-Aranjuez. Su fisonomía y emplazamiento eran distintos a los actuales. Ni siquiera tenía el nombre de estación, sino el más modesto y ajustado de "embarcadero", denominación que también ostentaron las primeras estaciones francesas.

Este embarcadero se construyó en unos terrenos comprados por el marqués de Salamanca, y su denominación ya aparece en el plano que hizo Coello en 1848.

Vista parcial de la gran estación de Chamartín.

El carácter regio del recorrido de este ferrocarril para comunicar más adecuadamente el Real Sitio de Aranjuez explica, tal vez, la modestia del primer edificio de la estación, que formaba una planta en U de brazos muy alargados. En el cuerpo central se encontraba el vestíbulo, despacho de billetes, salas de espera, registro del Fisco, un café-fonda, las oficinas del jefe de estación y aposentos para los guardias. De este cuerpo del edificio arrancaban "los dos porches para los trenes, a los cuales se entraba con toda comodidad desde los andenes que quedaron a uno y otro lado. Cada uno de estos porches tenía dos vías: una para el movimiento de carruajes y otra para el servicio de locomotoras con las correspondientes plataformas". La cubierta era de madera y se incendió en 1863, lo que obligó a pensar en una nueva estación, si bien la compañía presentó tan sólo un proyecto de nueva cubierta de hierro sobre apoyos de fundición. Esta estructura con dos pórticos y una nave intermedia para proteger las nuevas vías, que estuvieron al descubierto, subsistieron ta 1891.

El edificio de la estación, construido en 1858, hacía las veces de fachada. En 1865 se levantó otro bloque para las oficinas de la dirección que ocultaba al anterior.

El 17 de octubre de 1883, una Real Orden instaba a MZA a presentar un proyecto de estación definitiva, dadas las insuficiencias del existente. El arquitecto Alberto de Palacio, autor también del puente transbordador de Portugalete, trabajó su proyecto con una originalidad que hizo de esta estación uno de los edificios más singulares de la arquitectura ferroviaria española. El proyecto, aprobado en 1890, sería realizado en el plazo de dos años. Su descripción minuciosa y los elogios que mereció se describen ampliamente en el libro. De entre sus características técnicas recogemos sólo, por falta de espacio, las de su gran cubierta, que tiene más de 48 metros de luz, casi 27 de altura y 152 de longitud. Los 7.438 metros cuadrados que cubría la techumbre, apoyada en diez cerchas sin tirante alguno, dan a su interior un carácter épico y una magnitud que hasta entonces no había existido en Madrid.

Hacia 1920, el crecimiento del tráfico hizo pensar en una ampliación de servicios con la construcción de un edificio aparte para las llegadas de viajeros, que se situaría al final del llamado patio de carruajes. Si bien no se llegó a construir, resulta de interés comprobar —dicen los autores— el mantenimiento de la imagen arquitectónica fijada por Palacio en la estación de Atocha, lo que inclina a pensar que intervino también en dicho proyecto.

LA ESTACION DEL NORTE

El emplazamiento de la estación de la Compañía del Norte ocasionó un prolongado debate, al que contribuyó la indecisión que se mantuvo sobre si la línea pasaría por Avila o Segovia. Finalmente, la estación se instaló con carácter provisional en terrenos anejos a la montaña del Príncipe Pío, de donde recibió su nombre. Esta provisionalidad no quedó despejada hasta una Real Orden de 1876, que señaló como definitivo aquel emplazamiento que, por otra parte, era el más conveniente a la compañía, por su vecindad con la fábrica de gas, situada en las proximidades de la Puerta de Toledo y que fue la que condicionó también, en buena parte, el tendido de la línea del contorno.

Aquel primer edificio era igualmente, como en el caso de Atocha, muy modesto y en 1877 se presentó un primer proyecto de reforma y ampliación. Por entonces funcionaba todavía una Casa de Bombas de vapor

Estación de Pitis, situada en el enlace de Chamartín con Pinar de las Rozas.

Edificio de la estación de Madrid-Imperial.

Estación de Delicias-Empalme, la última de la línea del Contorno.

Antiguo edificio de la estación de Peñuelas, construido en 1908.

Estación de Hortaleza, situada en los nuevos enlaces exteriores de Madrid.

adosada a la montaña del Príncipe Pío, que servía para elevar el agua de la que todavía se suministraba Madrid.

Eliminado el obstáculo de la Casa de Bombas en 1901, la compañía pensó en ampliar las instalaciones. El ingeniero Grasset propuso, al año siguiente, levantar el edificio de llegada normal a las vías, a modo de calesa, al tiempo que alargaba el anden cubierto. Finalmente, la gran montera férrea se repetiría sobre las nuevas cinco vías propuestas, con la misma luz y altura. También propuso Grasset la construcción de nuevos talleres y depósitos, así como una semi-rotonda para 22 locomotoras. En 1903, el Gobierno aprobó la propuesta, pero la Compañía del Norte dejó de apoyar el proyecto y el propio Grasset hizo al año siguiente otra propuesta diferente, en la que se eliminaba el edificio de viajeros de llegadas. En lugar de duplicar la gran cubierta, ésta se convertía en dos naves de 13,50 metros de ancho por 27 de alto. Esta propuesta se rechazó y hubo que hacer un tercer proyecto, que ya preveía el edificio que años después se construyó orientado hacia el paseo de San Vicente. En 1907, el ingeniero Sala presentó a su vez otro proyecto que volvía a la idea primera de Grasset. Ninguno de estos proyectos se llevó adelante, hasta que, en 1926, la compañía fue autorizada para construir el edificio que cerraba la estación frente al paseo de San Vicente, que sería destinado a salidas, mientras el antiguo edificio de salidas sería, a partir de entonces, el de llegadas. La obra nueva se ejecutó entre los años 1926 y 1932.

Posteriormente, como consecuencia de la guerra, la estación de Príncipe Pío sufrió importantes daños, pero en su reparación no se modificó la estructura de los edificios, pero, en cambio, las instalaciones ferroviarias sí experimentaron notables transformaciones.

ESTACION DE DELICIAS

Recientemente se han publicado en VIA LIBRE dos extensos reportajes sobre esta estación, al cumplirse el centenario de su inauguración y al ser aprobada la instalación en ella del Museo del Ferrocarril (números 196 y 198 de mayo y julio del presente año). Por ello, remitimos al lector a dichas informaciones, ya que el libro que hoy nos ocupa no añade, desde el punto de vista ferroviario, ningún nuevo dato.

No obstante, sí queremos hacer referencia a las dudas que planteábamos en el reportaje del número 196, relativas a la forma en que se prestaba el servicio de viajeros de la línea de Madrid a Ciudad Real antes de inaugurarse la estación de Delicias y la del lugar de donde salían los trenes de la línea de Malpartida antes de que la estación de Delicias fuera cedida al MCP.

A la primera de dichas dudas hemos encontrado respuesta en el citado libro, que recoge la solicitud de permiso que, con fecha 9 de abril de 1879, hizo la Compañía de Madrid a Ciudad Real para situar provisionalmente las instalaciones del servicio de viajeros en el interior del muelle cubierto de mercancías número 1, autorización que se concedió por una Real Orden de 22 de abril del mismo año, a fin de no perjudicar a la compañía y a los usuarios de la línea del retraso producido en la construcción del edificio principal. El nuevo edificio se inauguró,

como es sabido, el 4 de marzo de 1880.

En cuanto al lugar del que salían los trenes de Malpartida, antes de que MCP adquiriera la estación de las Delicias, un mapa del Instituto Geográfico y Catastral de Madrid del año 1875, original que debemos a la amabilidad del catedrático don Carlos López Bustos, gran conocedor de Madrid y gran amigo del ferrocarril, y cuya diapositiva reproducimos, nos ha permitido también resolver esta cuestión. Como puede apreciarse, la línea de Malpartida se derivaba de la de Madrid a Alicante, a la altura de Villaverde Bajo, antes de que se construyera el tendido que desde Delicias iba hasta Villaverde Alto y de allí derivara luego hacia el Oeste. Por tanto, la respuesta es sencilla y clara: los trenes de la línea del Oeste salían de la estación de Atocha.

ATOCHA: ESTACION CENTRAL

Y esta decisión era lógica, porque, según se recoge en la obra, la estación de Atocha había sido designada como la central de Madrid por una Real Orden del 14 de marzo de 1856. Por entonces había surgido la duda de si resultaría más conveniente que cada línea que se concediera tuviera su propia estación o establecer una central. El problema se planteó cuando se trató de elegir estación para las líneas de Madrid a Irún y de Madrid a Zaragoza. Esta última, en un principio, se proyectó instalarla en lo que hoy es el paseo de Recoletos, uniéndose a la de Atocha por una línea de cintura a lo largo del arroyo del Abroñigal.

Pero, finalmente, siendo uno de los promotores de la misma el marqués de Salamanca, propietario también de la de Madrid a Albacete, acabaron uniéndose ambas en Atocha. El estudio de la situación de las estaciones había sido encargado en 1854 al ingeniero don José Almazán, que emitió un informe de resultas del cual, y una vez dictaminado por la Junta Consultiva de Caminos, se promulgó la antes citada Real Orden de 1856.

Una vez designada Atocha como estación central, a la que todas las demás compañías deberían unirse, la del Norte prefirió —como también hemos visto— construir su estación en sitio propio, aunque hubo de sufragar por su cuenta la línea del Contorno para unirse a la de Atocha.

Este dictamen sería ya definitivo, y Castro considera la decisión de la Junta Consultiva como inamovible y, cuando trata del ferrocarril y sus consecuencias en Madrid, se limita a remitirse a dicho informe.

OTRAS ESTACIONES

Como complemento de la estación de Príncipe Pío, dadas sus exiguas dimensiones, que impedían la extensión de sus instalaciones, la Compañía del Norte estableció en 1881 una estación complementaria de mercancías en el paseo Imperial, en la línea del Contorno, que en un principio se destinó preferentemente a la descarga de ganado. Posteriormente, esta estación se especializó en descarga de carbón y leña.

La estación de Delicias, cerrada al tráfico, que alberga ahora el Museo del Ferrocarril.

El Norte construiría después, también en la línea del Contorno, otra estación de mercancías en el barrio de las Peñuelas, estación iniciada en 1908 y concluida en 1924.

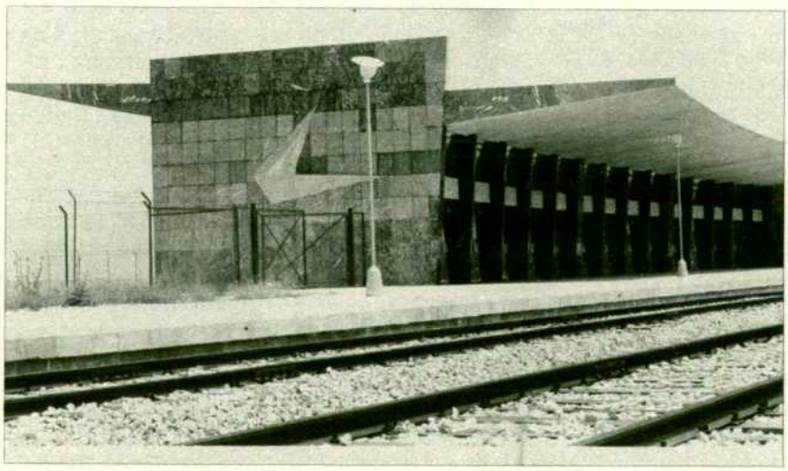
Las industrias de transformación y almacenes fueron las dos actividades que caracterizaron los servicios por esta vía del Contorno. Madrid no constituyó nunca un núcleo de actividades que se encuadraran en la llamada industria pesada.

A partir de 1963, la estructura del sistema de transportes se dirigió hacia el transporte por carretera y la línea del Contorno, fundamentada también, sobre todo, hacia la energía del carbón, entró en decadencia, y los planes de ordenación previeron la remodelación de dichos terrenos para su transformación en zonas edificables que, en un principio, llevaban incluso aparejada la clausura del uso ferroviario, una vez que los enlaces ferroviarios entraron en servicio.

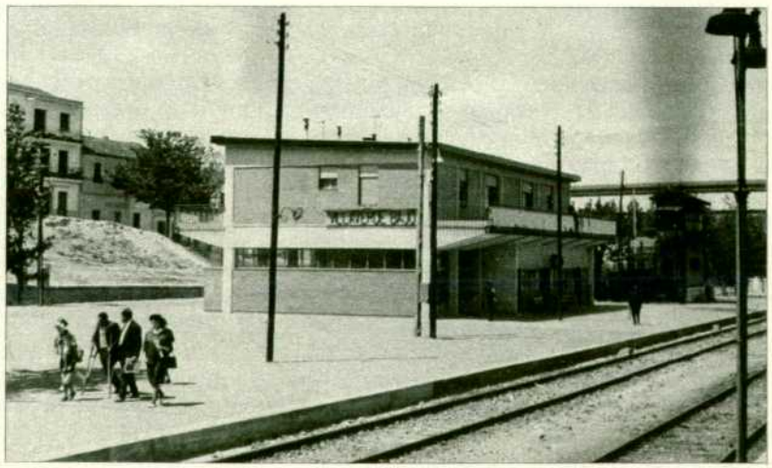
Antes de entrar a analizar la estructura de los nuevos enlaces ferroviarios, nos referiremos a otras estaciones, ya clausuradas: las de los ferrocarriles de vía estrecha.

Una de ellas era la del Niño Jesús, situada detrás del Retiro, y que era la estación terminal del Ferrocarril del Tajuña, que tenía como objetivo enlazar con el Ferrocarril Central de Aragón por Cifuentes, Molina de Aragón y Caminreal. Por ello, dicho ferrocarril, que no pasó de Alocén, a 143 kilómetros de Madrid, adoptó el nombre de Compañía del Ferrocarril de Madrid a Aragón, que explotó la línea hasta 1964, fecha en que solicitó el traslado de la cabecera de la línea a Vicálvaro.

Esta compañía, que tuvo su origen en una concesión de 1883, encaminada al transporte de materiales de construcción a Madrid, era de ancho de vía de un metro, lo que impidió su enlace con la red de vía an-

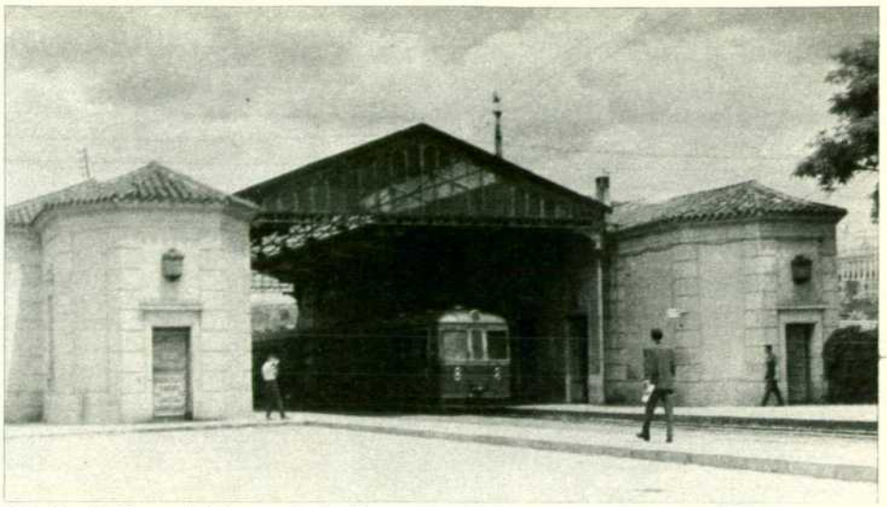


Estación de O'Donnell, situada también en los enlaces exteriores.



Estación de Villaverde Bajo, incluida ya en el casco urbano de Madrid.

Estación del Niño Jesús, del Ferrocarril del Tajuña, estando ya clausurada.



Estación de Goya, del Ferrocarril de Almorox, también desaparecida.

Estación subterránea de Aluche, cabeza de la línea de Móstoles.

cha, lo que hubiera permitido su supervivencia y que Madrid contara con una línea más de penetración.

De hecho, su situación estaba en teoría en el lugar que preconizaba Fernández de los Ríos, una de las personalidades más interesantes del pasado siglo, injustamente olvidado, y que murió, ahora hace precisamente cien años, en París, como uno más de tantos exiliados de la Historia de España.

Fernández de los Ríos, citado profusamente en el libro que hoy comentamos, fue un gran defensor del ferrocarril. Criticó acerbamente el plan de Castro y preconizó para Madrid un plan urbanístico mucho más ambicioso, que preveía una línea completa de circunvalación ferroviaria, en la que se situarían estratégicamente una serie de estaciones para dar servicio a las nuevas barriadas que se construyeran.

EL FERROCARRIL DE ALMOROX

La estación de Goya, cabecera de la concesión Madrid-Navalcarnero, primera de la que luego se prolongaría hasta Almorox, comenzó a construirse en 1883, prácticamente al mismo tiempo que la del Niño Jesús. Una segunda concesión llevó la línea hasta Villa del Prado (1893) y, por fin, con la tercera en 1898, se llegó a Almorox.

En 1927, el Estado —no FEVE, como se indica erróneamente— se hizo cargo de este ferrocarril, ya que por entonces se proyectó una nueva prolongación hasta San Martín de Valdeiglesias y posterior prolongación hasta emplamar con la línea de Cáceres. Este ferrocarril sería clausurado, sin que se hicieran nuevas construcciones, en 1965.

Aún habría que citar otra estación situada al otro lado del Manzanares, a la altura del puente de Toledo, que era cabecera de un ferrocarril de 0,60 metros de ancho, pero en el libro sólo aparece en un plano la línea que enlazaba con la de Almorox, sin citar ningún otro dato.

LOS NUEVOS ENLACES FERROVIARIOS

La insuficiencia de la línea del Contorno, ya puesta de manifiesto a principios del siglo XX, planteó la necesidad de buscar una nueva solución para los enlaces ferroviarios de Madrid, especialmente para viajeros. Estos proyectos de enlace contaron desde el principio con la enemiga de las compañías ferroviarias, que consideraban suficiente la citada línea del Contorno.

El primer Gobierno de la República creó una Comisión de Enlaces Ferroviarios, y en 1932, el Gabinete de Accesos y Extrarradio de Madrid. El impulsor del plan de enlaces fue el ministro socialista Prieto, cuyo plan establecía el enlace por un túnel que seguiría desde Atocha por el eje de la Castellana. La línea seguiría después por el monte del Pardo, para evitar costosas expropiaciones, y enlazaría en Las Matas con la línea del Norte. Más adelante se propició también el enlace de Atocha con Fuencarral por el Este de la ciudad, pasando por Vicálvaro. Las obras se iniciaron en 1933, fueron paralizadas en 1935 y se continuaron, con diversas alternativas, después de la guerra civil.

Subsidiaria de los enlaces era la estación terminal del ferrocarril Madrid-Burgos que se situó en Chamartín. Descrita ya la estación en otros números de VIA LIBRE, obviamos su descripción. Simplemente recordaremos que el servicio por el túnel de la Castellana se inauguró en 1967, en 1968 lo sería el ferrocarril Madrid-Burgos, y en 1972 se aprobaría la ampliación de Chamartín.

Quedan inevitablemente sin comentar otros muchos aspectos del libro "Las estaciones ferroviarias de Madrid", entre ellos la referencia de otras 30 estaciones españolas, la arquitectura del hierro en Madrid, el desarrollo histórico de la ciudad y la descripción detallada de las estaciones y su influencia en la capital de España. Como síntesis, puede deducirse que los autores convienen en la importancia que mantiene el transporte ferroviario, al que sólo intereses puestos en la política de precios derivados de la explotación petrolífera, la industria del automóvil y la construcción de autopistas han podido declarar su muerte por obsolescencia, según transcribimos de uno de sus capítulos.

Por nuestra parte, no queremos terminar sin hacer referencia a la excelente presentación de la obra, profusamente ilustrada con magníficas fotografías en color y blanco y negro, a las que acompañan reproducciones de planos y mapas. Lástima que una presentación tan cuidada no lo haya sido tanto en las erratas del texto, plaga que, desgraciadamente, asola casi todas las modernas ediciones. ■ **FERNANDO F. SANZ. Fotos: PERALEDA, SANZ y reproducciones del libro "Las estaciones ferroviarias de Madrid".**