



# RESUMEN INFORMATIVO DE PRENSA

COMISARIA DE INFORMACION Y RELACIONES PUBLICAS



## SUMARIO:

## ESTACIONES

- . Adiós a Delicias.- Noticia.- Historia.- Artículos y reportajes.
- . La Estación de Atocha.
- . Chamartín, su presente y su futuro.
- . Otros artículos.



EN ESTE RESUMEN  
=== =====

figura una selección de informaciones periodísticas que dieron cuenta del trasvase de trenes entre las distintas Estaciones de Madrid, a alguna de las cuales, la de Delicias, clausurada, se dedicaron artículos más o menos elegíacos; la utilización de la de Atocha y la proximidad de nuevas obras para la ampliación de la más moderna, la de Chamartín, y otras alusiones a otras varias estaciones de la Red.

De este modo, se incluyen reproducciones de trabajos periodísticos en el siguiente orden:

- . Adiós a Delicias.- Noticia.- Historia.- Artículos y reportajes.
- . La Estación de Atocha.
- . Chamartín, su presente y su futuro.
- . Otros artículos.

# Arriba

## LA ESTACION DE DELICIAS INICIA SU CLAUSURA

### Anoche salieron y entraron los últimos trenes de viajeros que, desde hoy, utilizarán la estación de Atocha

En presencia de más de quinientas personas —ferroviarios, «Amigos del Ferrocarril», jubilados, curiosos, periodistas, fotógrafos y algún jefe de Renfe— se clausuró anoche la estación de Delicias al tráfico de viajeros que, a partir de hoy, 1.º de julio, se hará por la estación de Atocha, a la que se transfieren la llegada y la salida de los trenes de y para Extremadura, líneas de Madrid-Badajoz, Madrid-Cáceres y Valencia de Alcántara y servicios internacionales con Portugal.

El último tren que entró en la estación de Delicias, inaugurada en el año 1880, fue el correo de Badajoz, a las 21,15, compuesto por coches de primera y segunda, furgón, coche-correo y locomotora 141 F 3220, aún de vapor, aunque no de vapor-carbón, eliminado totalmente de la Renfe en el pasado año 1968.

La última salida de un tren de viajeros, a las 22,15, correspondió al expreso de Badajoz, de primeras, segundas y camas, furgón-correo y locomotora diésel 10.817, construida en España en 1968. En él viajaban, entre otros muchos ocupantes, varios Procuradores que en Madrid asistieron al Pleno de las Cortes, entre ellos, el extremeño marqués de la Encomienda, a quien acompañaba también don Manuel Sánchez Arjona.

Esta última salida del postrer convoy ferroviario desde la vieja estación de Delicias, ahora en trance de clausura, fue presenciada por ese largo medio millar de personas, entre aplausos de todos, algunas lágrimas de los más veteranos, entre ellos el jefe de la estación, señor Lunas, que lleva una vida ferroviaria de más de medio siglo y la rotura de una botella de champán sobre la «aquila» de la locomotora.

Tras el último tren, partió de Delicias el último taxi: el correspondiente a la licencia 2689, matrícula 722799, conducido por el madrileño Demetrio Gálvez, quien, ante el acontecimiento, tuvo también especiales atenciones para el último viajero, a quien trasladó más allá de la plaza de Castilla.

Durante todo el día de ayer y gran parte de la jornada del do-

mingo, numerosos miembros de la Asociación «Amigos del Ferrocarril», con su presidente, señor Cabrera, al frente; aficionados, fotógrafos de Prensa, redactores y operadores de Televisión, tomaron innumerables vistas de los últimos trenes y los últimos pormenores de la estación que desaparece.

#### Periodistas en viaje fin de carrera

En la noche del domingo, una veintena de alumnos de la Escuela Oficial de Periodismo, componentes de la promoción que ahora

concluye la carrera, con el profesor Martín Ferrand, iniciaron su viaje fin de estudios en la estación del Norte o Príncipe Pío. Invitados por Renfe en el recorrido español de su viaje, continuarán después por Francia, Alemania e Inglaterra, cuyos agregados de Prensa en Madrid acudieron a despedirlos a la estación, juntamente con familiares de los nuevos periodistas y representantes de la Comisaría de Relaciones Públicas de Renfe, entre estos últimos, también, un profesor de la mencionada Escuela Oficial de Periodismo.

1 de julio de 1969

# AYER EN MADRID

INFORMACIONES  
ESPECIALES  
DE NUESTRA  
REDACCION  
EN LA VILLA

## Delicias en la historia ferroviaria

DIARIO DE  BARCELONA

27 JUN. 69



Tenemos aquí, como en tantos pueblos castellanos, un pasco de Las Delicias. Era un pasco que iba hacia el río y sus sotos y merenderos, con acacias y quizá, por eso, un lírico Ayuntamiento le puso su nombre. No se lo han quitado todavía para ponerle el de un amigo o el de una admiración edilicia que suele ser de escasa monta y Dios le perdone. ¡La de nombres preclaros que quitaron del nomenclátor para dar cobs! En fin, el de Las Delicias continúa y aunque no va ya a los lugares que se apetecieron en tiempos, no hay quién le quite el río al final, la plaza de Legazpi al fondo y la de Atocha al principio. Esta se ha variado de nombre. Es de Carlos V. Con lo que se cometieron dos errores, el del V y del traer un nombre popular y querido como si don Carlos no tuviera otro sitio para ser perpetuado. Claro que sólo algún taxista sabe que así se llama la plaza de Atocha. Yo acabo de comprobarlo para no errar.

En este pasco de Las Delicias estaba la Estación de Las Delicias. Ferrocarriles del Oeste, allá por su fundación, "Madrid-Cáceres-Portugal". Luego, Camino de Extremadura y al vecino país hermano, por una estación que había perdido rango.

Era de éstas con cubierta en ángulo que poblaron la red ferroviaria de todo el mundo al principio de la Era del raíl. Verticilo a dos aguas, armadijos de hierros y cristales, siempre sucios, como es natural. Unas salas de espera más nominales que efectivas donde no había quien aguardara y con tres categorías, la de primera, la segunda y la de tercera, división humana que desaparece por fortuna. Hoy todos somos de primera o no somos de nada. Ya la han cerrado. Valdará millones su espacio y algo pagará si se vende las pérdidas inevitables de este negocio que renaco de entre sus cenizas gracias a la buena gestión de quienes lo llevan, le renuevan y le apañan para batallar con los aviones y los automóviles.

Nos quedan de nuevo tres estaciones principales. Sin contar las secundarias o de vía estrecha que van marchándose poco a poco hacia su rincón.

Los catalanes iban por la Estación de Atocha. Esta en curva por su cubierta, un buen pasco hacia la estética del ferrocarril. Cuentan que se inauguró con un banquete de muchísimos y que pasaron frío los comensales. Es una estación que asbarán por quitar porque nos queda demasiado céntrica. Desde el día primero por Atocha se irá a Extremadura y Portugal y los de Cataluña y su trayecto por la de Chamartín. La nueva y espléndida estación de Chamartín que cuando fue planeada parecía muy lejos de Madrid y que ahora se queda dentro de él. Muy cerca, en plena avenida del Generalísimo Franco y en su centro, por la plaza de Castilla. Desde allí arranca un ferrocarril subterráneo que va por el eje del pasco de la Castellana hacia Atocha precisamente. Con paradas en "Nuevos Ministerios" que es al fin del pasco un día prócer, "Otoles" y sus salidas y empalmes con metros ciudadanos y "Atocha", finalmente. De modo que el viajero a Barcelona puede prescindir del taxi para ir a su tren porque suponemos que la RENFE pondrá vagones para equipajes en las horas precisas, cosa no tan difícil y que sería un nuevo gesto de amistad para la villa y para Barcelona y el resto de la línea.

Quizá hasta es posible que como en gracia, el tren llegue a pasar por debajo de Madrid, sin que ello entorpezca demasiado el papel de metropolitano de esa línea, cada día más esencial.

Todo es preciso para batallar con autobuses y aviones. Todo y algo más. Lo que no se puede parar en tiempo, se batalla en comodidad y facilidades. Y en ese gusto de viajar que es esencial para el viajero nato. No para el que va o tiene que ir, que son, ambos, otra cosa.

Hasta el "Norte", queda "Atocha" y hasta "Chamartín". Tres puntos de llegada y de arranque. Este último nuevo. Con arreglo al arte de las nuevas concepciones de lo que debe ser una estación "terminal". Y nueva entrada, bella cuando se termine todo y con la sola obstrucción, aunque aquí no entorpezca, de aquellos dos trozos de calle que Madrid vendió no sé a quién ni me importa.

Luis de Armiñán

43

ABC

## Se clausura la estación de Delicias

- ▲ El primero de julio se cierra al tráfico
- ▲ Inaugurada hace ochenta y nueve años, fue ideada por Eiffel

El mes de julio se inicia en Madrid con la pérdida de una de sus más antiguas instalaciones. La estación de Delicias será clausurada en esa fecha. Muere así una de las instalaciones que han sido testigo de muchas escenas. Escenas familiares, sociales. Escenas que han rayado en la emoción, escenas que han arrancado lágrimas de alegría y de tristeza.

En la estación de Delicias se vivieron aquellas escenas de despedida cuando los "lanzados" de fines del pasado siglo se decidieron a dirigirse a "las Américas" para hacer fortuna. Se la llamó antesala de "las Américas", ya que esta estación era término de la línea con Cáceres y Portugal. Aquellos hombres que buscaban fortuna llegaban así hasta Lisboa, donde embarcaban para América.

La estación de Delicias nació señorial junto a las otras dos estaciones madrileñas que ya existían en aquella época: la de Atocha o Mediodía y la de Príncipe Pío o Norte. Fue en 1880 cuando se levantó majestuosa y refrendada por una gran firma, Eiffel, un hombre que había levantado una torre en París, a la que dio su nombre y la que se ha hecho famosa en el mundo entero. La estación de Delicias, con la firma de Eiffel, fue inaugurada por don Alfonso XII y doña María Cristina.

Era el tiempo de un Madrid bien distinto. En aquella época la estación de Delicias estaba lejos de una ciudad pequeña, con pocos habitantes. Una ciudad carente de tráfico, de movimiento industrial. Una ciudad en la que tampoco había un gran movimiento viajero. A fines de siglo, a primeros de nuestro siglo no se viajaba en la gran proporción que se hace ahora. Por ello precisamente las despedidas eran más enternecedoras, porque los viajes tenían más importancia.

Un día las cámaras cinematográficas

llegaron hasta Delicias para filmar unas escenas y dejar su estampa inmortalizada en el celuloide. Se buscaba una estación rusa para filmar unas secuencias de "El doctor Jivago" y fue elegida la de Delicias.

29 JUN. 69

22 JUN.

30 JUN. 69

## MENTIDERO DE LA VILLA

Si conviene que los madrileños se enteren de una noticia que me comunica Manolo. Este "corresponsal", buen periodista y muchas cosas más, suele ser lo que se dice un hombre "bien informado". El me dice que desde el día 25 del corriente mes, "por Chamartín se va a París y se viene de Barcelona". La noticia Renfe es que terminada la instalación de doble vía Chamartín-San Fernando, los trenes de Barcelona que tenían su entrada en Madrid por la estación del Mediodía (Atocha), entrarán ahora por Chamartín como los serranos de cercanías. Esto empieza a convertirse en realidad lo que se dijo cuando se inauguraban los Enlaces Ferroviarios y, sobre todo, cuando se inauguró bajo el paseo de Recoletos el amplio vestíbulo, donde una decena de máquinas electrónicas despachan billetes para cualquier zona del Norte y Noroeste de España. De esta novedad conviene que se enteren los madrileños y conviene que los taxistas se acostumbren a esperar en nuestra casi "Estación Términi" de Chamartín a los barceloneses, a los malagueños, a los madrileños veraneantes en la Costa Brava, y a los "parisienses" de ida y vuelta en el expreso "Puerta del Sol", que bien merecía un poema de Campeamor.—CAREZAS.

## Hoja del Lunes

# RETABLILLO URBANO

Desde el miércoles, los trenes a Barcelona arrancan y atracan en la estación de Chamartín de los Enlaces Ferroviarios en lugar de la de Atocha, y avanza desde ese día—ya están los pilares a uno y otro lado de la Castellana—el nuevo paso elevado. Mientras, la Diputación vota treinta millones para caminos vecinales, dibujando así funcionalmente, nuestra geografía provincial, y proyecta la residencia para enfermos ambulantes y sus familiares que acudan a la Policlínica o que estén ya hospitalizados en la Ciudad Sanitaria Francisco Franco. Cara a la cunicula serán éstos, probablemente, los últimos puntos de un dilatado programa constructivo previsto por la Corporación.

**A** CABAS de ser condenada a muerte, vetusta estación de Delicias, según he podido leer en los periódicos. Los periódicos —tú lo sabes— son mucho más sentimentales de lo que la gente cree, pero que mucho más, y no lo han dicho tan rotundamente; han sido más discretos y se han limitado a señalar que vas a ser clausurada. Claro que, bien mirado, ya me dirás tú lo que quiere decir eso de la clausura. ¿O crees que no? Mira, chata, por muchos paños calientes que te pongan, la realidad es que estás en las últimas. Te quedan cuatro días escasos de vida —tú hora sonará el próximo día 1—, y hagas lo que hagas para mantenerte en pie no vas a conseguir nada. Si ha llegado tu hora, no te esfuerces: te mueres tranquilamente, y santas pascuas.

Mucha falta, lo que se dice mucha falta, no hacías; esa es la verdad. Te caías de vieja. Estabas chocheando. Aunque te parezca extraño, has pagado ahora, quizá prematuramente, tu espectacular nacimiento. ¿No te acuerdas ya? Daba gloria verte. Eras la envidia de tus dos hermanas mayores, nacidas mucho antes. La mayor de ellas, Mediodía, o, si lo prefieres, Atocha, nació en 1851. Era tan cochambrosa que nadie la llamaba estación; la llamaba todo el mundo «embarcadero». Fue bautizada en la inauguración del ferrocarril de Madrid a Aranjuez. Vamos, como para ir de excursión. Sin embargo, con el tiempo, fué fortaleciéndose, y fijate tú en lo que se ha convertido. Tu otra hermana, Príncipe Pio, o, si te gusta más así, Norte, nació diez años después, tan raquítica como la de Atocha, y creció con la misma fuerza que ella.

Lo tuyo fué muy distinto. Tú viniste al mundo en 1880; te engendró un genio, el mismo que hizo inmortal la torre parisense que lleva su nombre —Eiffel, ya sabes—, y te bautizaron nada menos que don Alfonso XII y doña María Cristina. Naciste poderosa, robusta, exuberante, pletórica de facultades y dotada de las instalaciones más modernas del momento. Si vendrías con fuerza a este pícaro mundo que, construida para ver entrar y salir el ferrocarril de Madrid

# ADIOS

● Fué construída por Eiffel

● La inauguraron Alfonso XII y María Cristina en 1880

a Ciudad Real, se te ordenó «ipso facto» que fueras la encargada de ver salir y entrar a los trenes de Madrid a Cáceres y Portugal. En otras palabras, que naciste con el entorchado de internacional colgado en tu fachada.

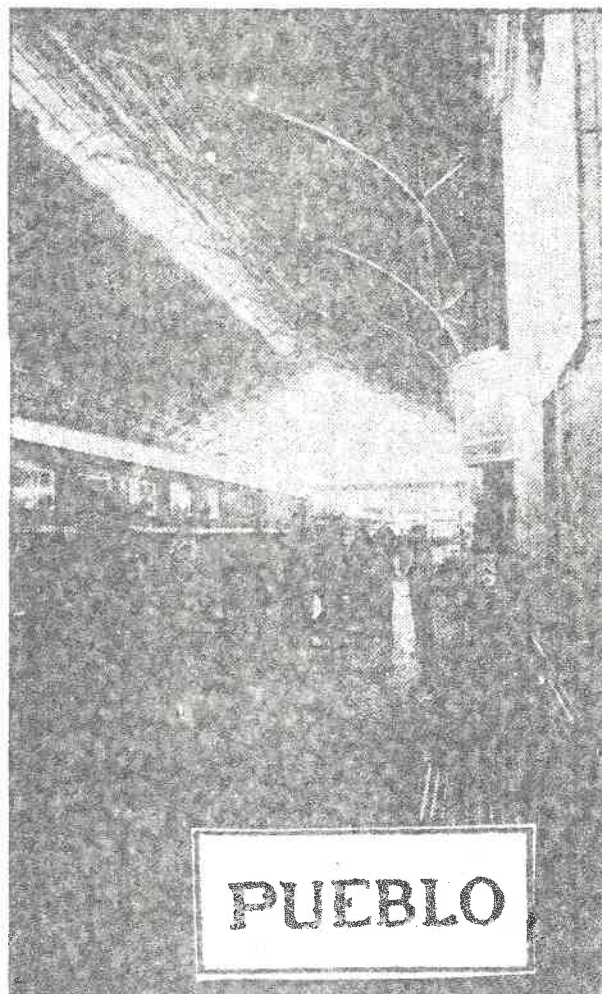
Era tanta tu importancia que en seguida te dieron en llamar la «antesala de América», porque todo el que quería cruzar el «charco» desde estos pagos tenía que «retratarse» en tus ventanillas, pisar tus andenes, encaramarse en los trenes que con tanto celo guardabas y, en ellos, trasladarse a Lisboa, donde el gran salto les esperaba. Por eso eras coqueta, muy coqueta. Sabías lo que valías y presumías mirando por encima del hombro a tus hermanas. Ese fué tu error.

Jamás pensaste que los años no pasan en balde. Nunca quisiste que te reconociera un especialista y ni siquiera llamaste una sola vez a tu médico de cabecera. Confías ciegamente en tí misma, en tu fortaleza, en tu poderío. Y, poco a poco, sin darte apenas cuenta, empezaste a venirte para abajo, como un toro sin casta, hasta terminar literalmente rendida. En rigor, ya habías hecho bastante. Fuiste para muchos un camarada; para otros, un cómplice; para algunos, un amigo. Y cuando tu gloria llegó al cenit de tu grandeza femeni-

na, habías sido para los que te vieron madre, hermana, novia y amante, según el color de sus miradas.

Ahora tienes ochenta y nueve años. Ya no eres coqueta. Los que te miran, te ven como una abuela. Te descuidaste, muchacha. Tu esbelta silueta es ahora una ruina inservible, y los mismos que te emplearon te repudian. Algunos, los ro-

mánticos, lloran. Pero ya no tienes remedio. Naciste bajo los auspicios del progreso, te entregaste por entero al progreso y ahora te mata el progreso. Una ingratitude más, lo sé, chata. Pero cuando hay tres hombres preparándose para hacer un largo viaje a la Luna, no hay que andarse con sentimentalismos. ¿Me comprendes? Descansa en paz.



PUEBLO

Escribe  
José Manuel CARRIL  
Fotos  
Enrique VERDUGO

## Pulso de la Villa

### Estaciones madrileñas

En los cambios que el transcurrir del tiempo impone, y que significa, entre otras cosas, una modificación sustancial de la estructura y fisonomía de las ciudades, pueden citarse el de las estaciones de ferrocarril madrileñas. Actualiza el hecho la doble circunstancia de haber comenzado a utilizarse la nueva estación de Chamartín, para llegada y partida de los trenes de Cataluña y de Francia, y el haberse clausurado, definitivamente, la vieja de Delicias.

Aunque Madrid tiene fama y tradición de contar, simultáneamente, con varias estaciones—incluso, algunas poco conocidas, por escasamente usadas, como la del Niño Jesús, junto al Retiro—la llamada de "las pulgas", hubo, durante muchos años, una trilogía fundamental: Norte, Atocha y Delicias. La nomenclatura exacta no era ésa, sino Mediodía, Príncipe Pío y Madrid - Cáceres - Portugal. Se había pensado ya en la conveniencia de cambiar el emplazamiento de la de Atocha, que fue, en tiempos, la principal de M. Z. A., porque, junto a la glorieta del mismo nombre, que después pasó a llamarse de Carlos V, donde se ha instalado el scalextric

## EL ALCÁZAR

que descongestiona el intenso tráfico, constituía un verdadero entorpecimiento que agravaba los atascos. Iba a ser retranslocada, echándola algo adelante. Como la estación permanecerá, es de suponer que el propósito se llevará a cabo.

También la nomenclatura de las tres grandes compañías ferroviarias cambió al crearse la Renfe. Eran "Madrid, Zaragoza y Alicante", para Andalucía, Cataluña y Francia; el Norte, cuyo sólo nombre indica el carácter de su servicio, y Delicias, con las líneas de Extremadura y Portugal. Estas compañías y sus estaciones madrileñas tienen una larga historia, que algún día se habrá de escribir.

No hay que decir que la reforma, con su sentido de modernidad, el despacho de billetes electrónico y la galería bibliográfica que allí se ha instalado, viene a ser preciso exponente de una progresión en todos los órdenes, que se puede presentar como síntesis del Madrid que evoluciona, transformándose en gran ciudad cosmopolita.

CASARES

1. JULIO 1969

## LA CALLE Y SU MUNDO

### CAMBIO DE ESTACIONES

Los trenes de Madrid a Barcelona salen de Chamartín. (De los periódicos.)

Hace unos días, al ir a tomar el expreso de Madrid a Badajoz, en la estación de Delicias, el mozo que revisa los billetes en la puerta del andén me dijo que a partir del día 1 de julio aquello quedaría clausurado y los convoyes extremeños y portugueses iniciarían sus viajes en Atocha. El mozo estaba bastante disgustado, pues lleva muchos años de servicio en Delicias y le parece un lugar estúpido:

¡Como sólo me quedan unos meses para jubilarme los pasaré en cualquier rincón!...

A mí también se me antoja Delicias un paraje tranquilo y placentero. Se trata de una edificación romántica, por cuyos ámbitos navega todavía el espíritu de la Reina castiza. Es una estación en consonancia con el transporte ferroviario, el cual, a pesar de las electrificaciones y de los convoyes quemando combustibles líquidos no pierde su acento decimonónico. A lo mejor son capaces de derribarla. Yo la conservaría como curiosidad arqueológica.

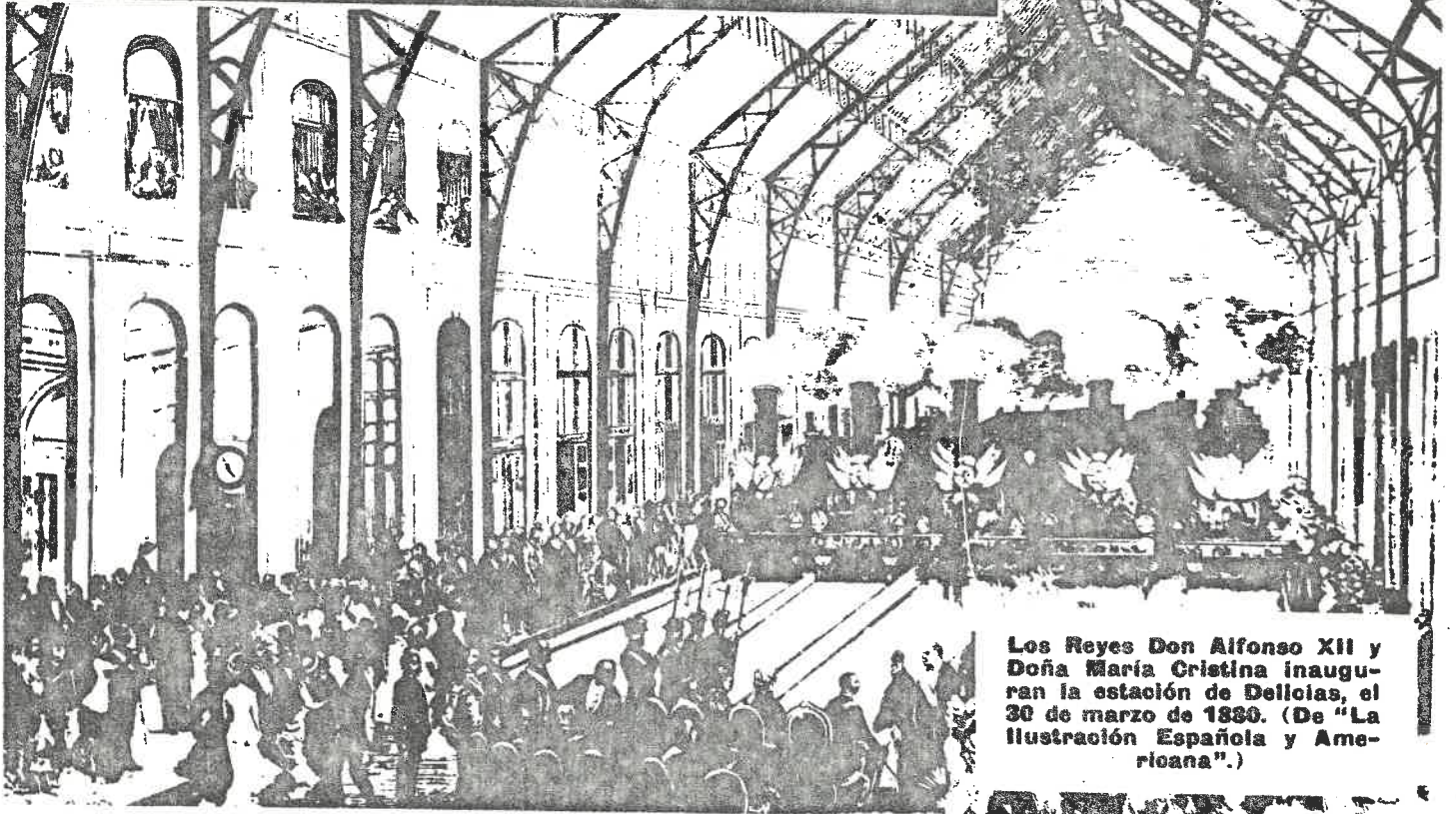
Cuando menos me acordaba de Delicias, leo que los trenes de largo recorrido hacia Barcelona ya salen de la estación de Chamartín y por un nuevo trazado de Hortaleza empalman con el viejo camino de hierro en San Fernando de Henares. El país prospera. Aunque uno estaba habituado a tomar y dejar los trenes en Atocha ha de adaptarse a las circunstancias. Porque es el caso que uno se apeaba en Atocha y como el hotel está cercano no necesitaba taxis y a veces ni siquiera el auxilio de un mozo de equipajes. Se cruzaban los túneles y todo se resolvía en un periquete. Desde ahora habrá que subir a un coche en Chamartín y tras un largo recorrido venir a morar donde suele hacerlo, frente a la arcaica estación de Atocha.

¡La estación de Chamartín! Hace muchos años que se habla de la estación de Chamartín y por fin los expresos, los rápidos, los talgos barceloneses atracan en sus andenes. Chamartín, por lo menos es funcional, lo cual no significa que Atocha no funcionara, pues lo hace a satisfacción desde las más movidas calendas isabelinas. Yo estuve una vez en Chamartín, cuando el señor Silva inauguró la línea Madrid-Burgos, extraño trayecto que sin saber por qué cuesta lo mismo por el directo, que por Valladolid, Venta de Baños, a pesar de que el recorrido ahora es casi un centenar menos de kilómetros. En Burgos los usuarios están disgustados con semejante arbitrariedad, que hace caso omiso de las tarifas.

Los más ancianos de Madrid rememoran, sin duda, aquellos sueños progresistas que barruntaban el núcleo ferroviario de Chamartín. Entonces a Chamartín sólo se iba a visitar a los internos en los Jesuitas y a ver los partidos de fútbol, y para ello no era menester cruzar el canalillo. Ahora el canalillo ha desaparecido y ha surgido la estación de Chamartín. Yo creo que la fama del pueblo se debía a la historia de la guerra de la Independencia más que a otra cosa. Uno de los episodios nacionales de don Benito Pérez Galdós se titula como sabemos «Napoleón en Chamartín». Si el novelista viviera podría escribir otro con este título tan sugestivo: «Trenes en Chamartín». — ERO.



## LA ESTACION DE DELICIAS



Los Reyes Don Alfonso XII y Doña María Cristina inauguran la estación de Delicias, el 30 de marzo de 1880. (De "La Ilustración Española y Americana".)

**P**ROFUSOS anuncios, lo han dicho estos días: desde el uno de julio, la estación de Delicias deja de ser punto de salida y llegada de trenes. Muere para el servicio ferroviario esta vieja estación al cabo de cerca de noventa años de haber nacido, y ese origen remoto y el apoyo de su actividad bien pueden justificar el dedicarle un recuerdo histórico.

Fue más bien una estación tranquila, que sólo a ciertas horas se animaba y lucía, cuando los trenes de Portugal salían o llegaban; porque, aunque modesta, tuvo carácter internacional bajo la Compañía llamada de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal. No fue, sin embargo, esta empresa la que la creó, sino la del Madrid a Ciudad Real, cuando el 30 de marzo de 1880 se inauguró solemnemente.

Llegan ese día a la nueva estación los Reyes, Don Alfonso XII y Doña María Cristina, acompañados del Gobierno y autoridades. Son las cuatro y media de una tarde en la que ya apunta la primavera, y cuando la aglomeración de público en las inmediaciones de la estación. El Gobierno y el segundo de Cánovas, y cinco los ministros que con él acuden. Son recibidos por el Consejo de Administración de la Compañía del Madrid a Ciudad Real, representada por su presidente, el marqués de Cabra, y el director general, que lo era don José Canalejas y Casas, padre de don José Canalejas y Méndez, que, joven aún, figuraba también al servicio de la misma empresa y tan alto había de subir después.

Todos los invitados Reyes, Gobierno y autoridades se colocan en el andén de salida. Se pronuncian discursos. El marqués de Cabra hace resaltar que el ferrocarril de Madrid a Ciudad Real, con sus ciento treinta y seis kilómetros, se construyó en

Estado. El Rey, con fácil palabra, le contesta y habla de la labor creadora del ferrocarril, que se extiende por España después de los desastres de la guerra civil. A continuación, cinco locomotoras, vistosamente engalanadas, avanzan majestuosamente, bajo la alta marquesina, formando un solo frente y llegan a pocos pasos de la Familia Real, entre vítores y aclamaciones. El acto con ello se da por terminado, entre comentarios laudatorios. Se alaba el edificio, que en aquel momento es el mayor del de las demás estaciones, toda vez que el nuevo de la de Príncipe Pío se está empezando a construir y para el actual de Atocha aún se había de esperar.

Dentro de ese mismo año de 1880 se comienza a utilizar la estación, pero no por la propia Compañía constructora, la del Madrid a Ciudad Real, que acaba de ser absorbida por la de los de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y como ésta contaba con sus amplias vías de Atocha, no necesitaba las de Delicias. Pudo por esto pasar la nueva estación a manos de otra Compañía acabada de crear, la llamada de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y a Portugal, que tenía parte de su red construida y trabajaba en trozos de la que constituyó su principal línea, o sea la del Tajo, que sigue la dirección de este gran río y pasa por Talavera de la Reina, Navalcarnero de la Mata y luego enlaza con la que, desde Cáceres, llega a la frontera portuguesa.

Se termina este ferrocarril del Tajo en 1881, y da ocasión a que en el mes de octubre de ese año se solemnice la inauguración de todas las líneas de Madrid a la frontera, con una fiesta que tiene lugar en Cáceres, con la presencia de los Reyes de ambas naciones: de Don Alfonso XII, de España, y de Don Luis de Braganza,

banquete, servido por Lardhy, y a la tarde hubo toros, que la lluvia deslució, malogrando en parte las faenas de Frascuelo, que era uno de los matadores. Hizo los honores y atendió a los numerosos invitados el que a la sazón era presidente de la Compañía, don Segismundo Moret y Prendergat.

Al poco tiempo, otro viaje de Reyes hizo hablar también de nuevo ferrocarril. Volvió a utilizarlo Don Alfonso, esta vez con su esposa, la Reina Doña María Cristina, y llegaron hasta Lisboa, donde se celebraba una exposición. Fue el 10 de enero de 1882. El ferrocarril se explotaba normalmente, y el tren más rápido tardaba de Madrid a Lisboa veinte horas largas, duración que si ahora nos parece grande impresionaba entonces a los que poco antes habían tenido que viajar en diligencia. En 1888 el servicio mejoró, y de la capital de España a la portuguesa se podía ir en poco más de dieciséis horas, en tren que ya llevaba un pequeño coche-camas.

Las mejoras siguieron luego, y la estación de Delicias participando de ellas. Pero llegó la hora del estudio del enlace interior de Madrid, del famoso túnel que rajó la Castellana, según frase del ministro de Obras Públicas que en 1932 ordenó la obra, y se empezó a pensar en el mantenimiento de sólo dos grandes estaciones de viajeros, las de Chamartín y Atocha, dejando olvidada la de Delicias, soñando con que los trenes que de aquellas dos partiesen, de grande y pequeño recorrido, podían hacer escala en el Paseo de Recoletos, sirviéndose de él los viajeros. Con arreglo, sin duda, a estos planes, más nuevos, modificados, le llega su hora de cese a esta vieja estación de Delicias que con tanta brillantez se inauguró hace cerca de noventa años



22 JUL. 69

## LA VIEJA ESTACION DE DELICIAS; TAN CARGADA DE HISTORIA, FUE JUBILADA

### LOS PUPITRES ELECTRONICOS, AL AÑO DE FUNCIONAMIENTO, LLEGARAN A PROVINCIAS

La estación de Delicias, tan cargada de historia, con ese su gran sabor auténtico del siglo XIX, en la que se han rodado tantas escenas de películas en las que se precisaban pitidos y humos negros y densos de trenes, románticas despedidas a lo fin de siglo, ha sido definitivamente clausurada. Los últimos trenes han entrado y salido de la vieja estación con cierto aire nostálgico. La que fue danteza del primer enlace ferroviario Madrid-Lisboa ha sido puesta fuera de circulación.

Desde que la construyó el célebre ingeniero francés Eiffel, famoso por su torre parisina, y la inauguró como Obra de la Restauración, Alfonso XII y doña María Cristina en el año 1880, en aquellos tiempos en que el cogollo urbano de Madrid se centraba en la Puerta del Sol, hasta la puesta en servicio de la moderna estación de Chamartín, de los enlaces ferroviarios, del tren español, con paso libre por media Europa, de este Madrid que se extiende a nuevos barrios, dista casi un siglo de estructuras, de estructuras metálicas, políticas, sociales.

Siempre entristece y suponemos que más añoranza produciría en los viejos para quien la estación de Delicias puede estar más cargada de recuerdos, recuerdos tristes en las despedidas y alegres en los recibimientos, siempre entristece, decimos, la desaparición de una vieja estación, pero los tiempos mandan y el ritmo de la vida moderna impone estas mutilaciones a la Villa a las que tenemos que resignarnos en pro de la belleza urbanística y de la mayor comodidad de la misma.

— ★ —

Se cumple el año de la entrada en servicio del sistema electrónico en la venta de billetes para

el ferrocarril. El primer día de julio, fecha punta en el comienzo de las vacaciones de muchos madrileños, se expendieron por el moderno procedimiento casi veinticuatro mil billetes, y alrededor de los ciento cincuenta mil se vendieron en la primera semana del mes.

Para los ciento diez trenes de largo recorrido que parten de Madrid existen en la capital 96 pupitres electrónicos instalados en las oficinas de la calle de Alcalá, en las estaciones de Norte, Atocha y Chamartín, y en los centros de cálculo de Recoletos y Nuevos Ministerios y en agencias de viajes.

La modernización de la Renfe se está haciendo, naturalmente, a escala nacional, internacional podríamos decir, si fuéramos a ocuparnos del asunto de los ejes que permite ya a nuestro Talgós pasearse por París y Ginebra, y así los equipos electrónicos están instalados también en Barcelona y Valencia y en fecha próxima serán montados incluso en Zaragoza, Bilbao y diversas ciudades andaluzas.

El primer billete electrónico fue utilizado por el Jefe del Estado, cuando el pasado año, procedió a la inauguración del directo Madrid-Burgos. Desde entonces a hoy, los pupitres han funcionado casi cinco mil quinientas horas en cuyo transcurso despacharon más de dos millones de billetes y recaudaron a cambio, alrededor de los seiscientos cincuenta millones de pesetas.

Falta por averiguar, dentro de estos datos curiosos que ofrecemos al lector, las horas de paciente espera, en las interminables colas que se formaban ante la ventanilla, que nos hemos ahorrado los madrileños. Es pena que la estadística no haya descendido a analizar este concepto, pues, a buen seguro, que el dato resultaría de una gran elocuencia también.

# YA NO LUCEN LOS ANDENES DE LA ESTACION DE LAS DELICIAS



MADRID.—Un aspecto de la llegada de uno de los primeros trenes extremeños que entró en la estación de Atocha el día 1 de julio.—(Foto Cifra.)

MADRID. — (DE NUESTRA REDACCION.)

La otra noche, la primera después de la clausura de la estación de las Delicias, he ido hasta ella para verla a oscuras. Y para ver también quien que-

daba allí y pulsar el ambiente de los bares que hay en el Paseo de las Delicias, entre General Palanca y calle Ferrocarriil, siempre llenos de extremeños que vienen y van a la estación, a su vieja estación de Extremadura. Días antes se

había decidido la clausura de esta benemérita estación, elegante y recoleta, que sabe de muchas alegrías y penas extremeñas, al cabo, ¡quién no! de sus 89 años de ver salir y entrar a este Madrid, frenético por el progreso, a tanta gente de los anchos y seremos campos de Cáceres y Badajoz. Y, como se había decidido, se consumó, sin protestas de nadie y sin que nadie sepa que suerte correrá ahora esa estación que ya no será tal, pero que puede ser otra cosa que nadie sepa a ciencia cierta todavía qué será. Entré en la estación, que estaba a oscuras, pero el bar per-

**Viernes, 4 de julio de 1969**

Este reportaje ocupaba toda la última página del periódico HOY de Badajoz y es obra de uno de los Redactores Jefes de LOGOS, a cuya cadena pertenece este diario extremeño.

## La estación de Atocha incrementa su tráfico en una tercera parte del que tenía anteriormente

manecía abierto. Algunas personas había en él, sin duda remolones de la decisión superior. Don Juan José Marcos, el concesionario de Ibar, está hecho aficos.

### UN GRAN PERJUDICADO

—La ruina, la ruina; eso es lo que para mí ha significado esta clausura.

Don Juan José Marcos regenta el bar de la extinguida estación de Las Delicias desde octubre de 1939. Él dice que la RENFE se ha portado siempre con él inmejorablemente.

—Yo estoy muy agradecido, sabe usted. Y los hombres debemos ser agradecidos, aunque

las cosas nos vengan mal, como a mí ahora. Por eso no pienso reclamar nada, sino aceptar lo que me den.

Don Juan dice esto porque la RENFE le ha estado cobrando desde 1939 hasta 1965 la insignificante cantidad de 3.000 pesetas al año por el bar de la estación, que buenas perras dejaba. A partir de 1965 le subió este canon a 62.000 pesetas anuales, que si bien se mira tampoco era una cantidad exagerada. Eso sí, don Juan José hizo una reforma importante en 1965; convirtió su viejo bar en un bar moderno; se gastó un dineral. Ahora tendrá que irse, pero don Juan José Marcos García, hombre agradecido a la RENFE, siente más la

nostalgia de dejar algo que ha sido su vida y a la que ha entregado por entero, que el perjuicio económico que ello le va a ocasionar.

—¿Le indemnizarán?

—Sí, creo que sí; pero según el artículo 24 del Reglamento de Fondas y Cantinas, no tengo derecho a nada. A pesar de ello sé que la Dirección de la RENFE va a tener una generosa atención conmigo.

—¿Cuánto?

—No lo sé aún.

### ACONTECIMIENTO SENTIDO Y POCO BUIDOSO

Mientras nos tomamos una cerveza en la barra del bar, don Juan José me asegura que con la clausura de la estación de Las Delicias van a perjudicarse unas diez mil personas. Cuando le hemos expresado nuestra extrañeza, nos habla no sólo de Cementos Asland, que está allí, dentro del recinto de la estación, y que tendrá que marcharse, sino también de todos los comercios, bares, tiendas y fondas del Paseo de las Delicias que vivían en buena parte del tráfico de viajeros con Extremadura.

—¿Pero usted sabe lo que dejaba Badajoz?, me ha dicho con énfasis.

La clausura de la estación de Las Delicias ha sido uno de esos acontecimientos poco ruidosos, pero sentidos, que de cuando en cuando ocurren en las grandes urbes que han de ceder al progreso cosas que van constituyendo su historia. Y parte de la historia de Madrid y Extremadura era ya esta estación, construida en 1890 por Eiffel, el famoso arquitecto que pasó a la historia por haber construido en París la torre metálica que lleva su nombre. Su construcción fue promovida por el ferrocarril de Madrid a Ciudad Real, pero no fueron los trenes de esta compañía los que la utilizaron, sino los de la compañía de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal. En marzo de 1890 fue inaugurada por don Alfonso XII y don María Cristina. En aquel tiempo, la dotación de instalaciones de la estación era amplísima, por lo que jamás necesitó reformas.

Desde marzo de 1890 hasta el 30 de junio de 1969 ha prestado ininterrumpidamente servicio. Más de 500 personas —fe-

roviarios, "amigos del ferrocarril", curiosos, periodistas, fotógrafos y algún jefe de estación— acudieron a la salida del último tren. Era éste el expres de Badajoz, que salió a las 22,15, y en el que viajaban, entre otros muchos viajeros, varios procuradores que en Madrid habían asistido al Pleno de las Cortes, entre ellos el extremeño marqués de la Encarnación, a quien acompañaba don Manuel Sánchez Arjona, hermano del ministro de la Vivienda.

### VIAJEROS DESPISTADOS

Sin embargo, cuando fui a ver a oscuras la estación, aún llegaban viajeros despiستados que no sabían que la estación había sido clausurada. Tampoco los taxistas que los conducían habían caído en la cuenta. Es más, llegó un taxista y se estacionó ante el edificio y adoptó el aire paciente de la espera. Fue el periodista quien le advirtió que perdería su tiempo. El hombre, un poco azarado, metió la primera y se marchó hacia Atocha. Y hacia Atocha marché yo también para ver que tal había asimilado la vecina Atocha este incremento de viajeros.

El jefe de estación tenía, el hombre, un problema febricenal. Acostumbrado como estaba con el servicio anterior, el incremento le tenía desbordado. Para empezar, aún no se sabía de memoria la salida y las entradas de los trenes extremeños, y a cada paso tenía que consultar unos cuadrantes. Cuando el periodista le preguntó si el incremento le ocasionaba mucho trastorno, el hombre nos miró fijamente y luego dijo:

—Si fuera usted el patrón, hablaríamos de eso muy... duramente.

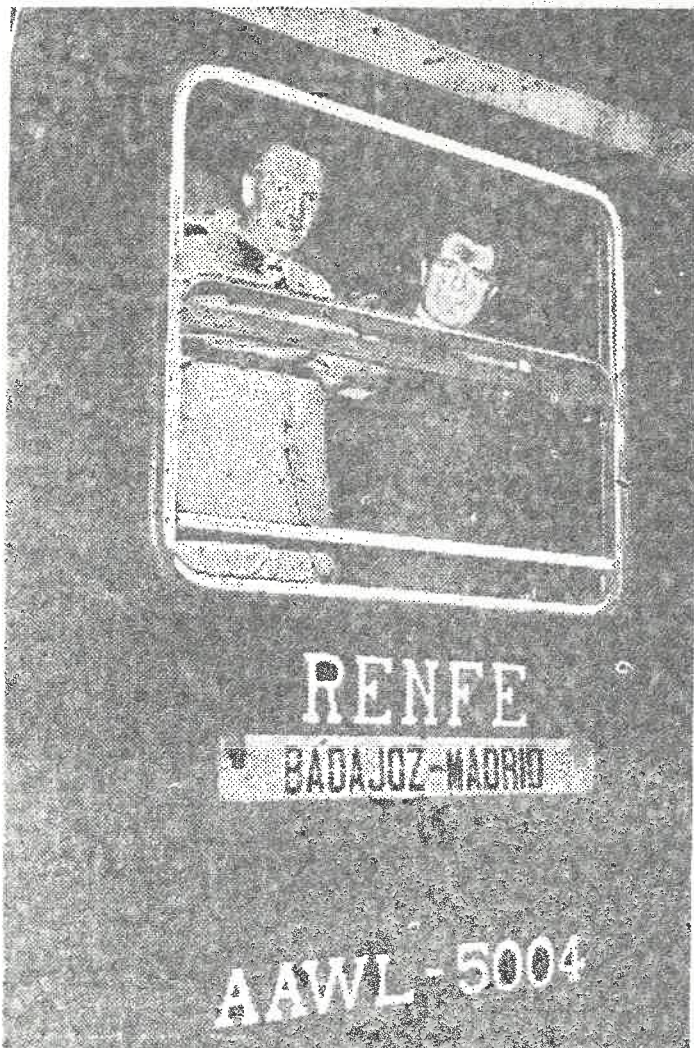
Luego sonrió y dijo que todo salía bien gracias a la buena organización de RENFE y de su Dirección. Yo no advertí que lo dijera para compensar la frase anterior que, sin duda, fue en broma.

—¿En cuánto calcula usted que se ha incrementado el servicio de la estación de Atocha por el cierre de la de Delicias?

—Aproximadamente un tercio más.

—¿Y eso no crea dificultades? Insistí.

—Ya le he dicho que tenemos una excelente organización.



El marqués de la Encarnación, procurador en Cortes, regresa a Badajoz, después del Pleno, en el último tren que partió en la noche del 30 de junio de la clausurada estación de las Delicias, acompañado por don Manuel Sánchez Arjona, hermano del ministro de la Vivienda.

## FUE CONSTRUIDA POR EIFFEL EN 1880

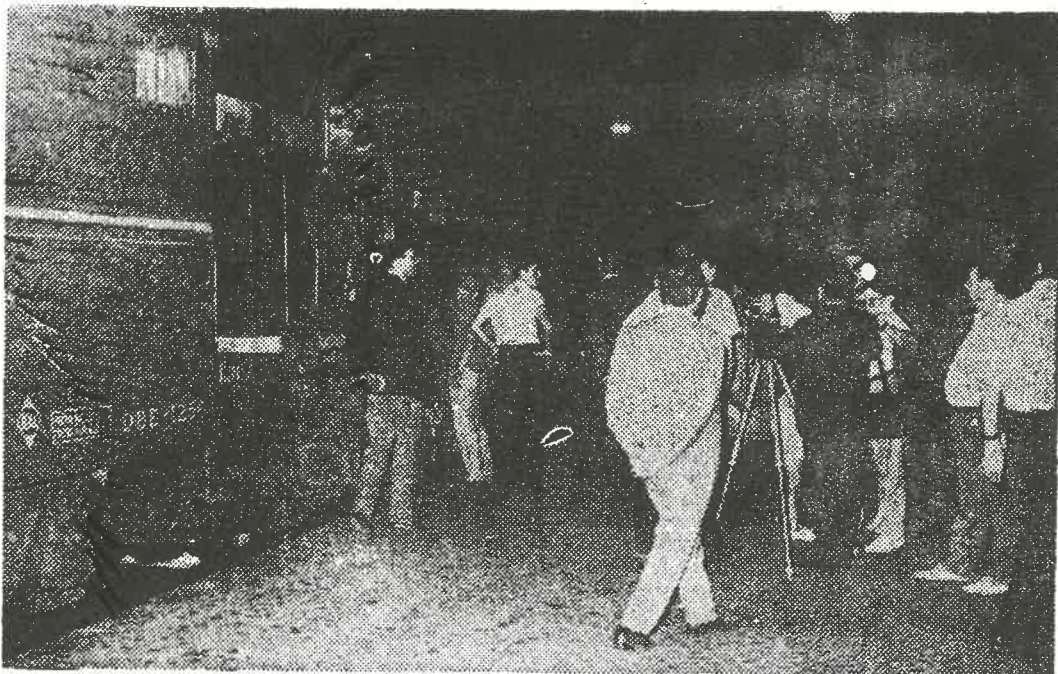
Pero, de todas maneras, lo que resulta evidente es que el personal ha de trabajar mucho más.

—¿Qué trenes han llegado hoy de Extremadura?

—A las 9,15, el expres de Lis-

ella. Y yo guardo muchos recuerdos de la de Delicias y he contemplado escenas tristes y escenas felices ante la verja que separa su recinto del paseo este por el que bajo ahora. De ahí, sin duda, las lágrimas que derramaron la noche del día 30 muchos ferroviarios viejos cuando, por última vez, partió de la vieja estación el expreso de Badajoz. Iba yo pensando en esto y eran cerca de las diez. Un hombre llano, de pueblo, de mirada franca y noble, se me ha acercado y me preguntó:

—Oiga, señor, ¿podía decirme por dónde queda la estación de las Delicias?



Despedida del último tren que partió hacia Badajoz desde la estación de las Delicias.

boa; a las 10,30, el de Navalmeral; a las 2,30, el de Malpartida; a las 19,05, el "Ter" de Lisboa; a las 20,30, el ómnibus de Badajoz, y ahora, a las 22,58, llegará el "Taf" de Arroyo - Malpartida.

### LAGRIMAS DE FERROVIARIOS VIEJOS

Cuando he salido de la estación de Atocha he vuelto a bajar por el Paseo de las Delicias. Sin saber por qué sentía cierta nostalgia. Es cierto que en las estaciones de ferrocarril la vida es más intensa, palpita más que en parte alguna. Por eso la clausura de una estación no puede dejar indiferente a nadie que de alguna manera ha vivido vinculado a

—¿Para qué?, he preguntado a mi vez.

El hombre me ha mirado con alguna extrañeza. Sin embargo me aclara.

—Quiero tomar el expreso de Badajoz.

—Dése prisa y suba a Atocha. La estación de Delicias ya han cerrado.

Tuve que insistir y abundar en más detalles, hablar de manera que inspirara confianza, porque el hombre, de acento extremeño, parecía que no daba crédito a mis palabras. A lo mejor pensó, cuando estuvo en su tren camino del pueblo, que eso de cerrar estaciones no tiene sentido.

Rafael GONZALEZ.

# ADIOS A LAS DELICIAS

Una estación madrileña construida por Eiffel. — Planetarium en el Retiro. — Aburrimiento en la corrida goyesca

MADRID, 30. (Servicio especial, por teléfono). — Las salidas y llegadas de los trenes a Madrid están sufriendo estos días modificaciones de importancia que no sólo afectan a la organización ferroviaria, sino también a la vida de barrios enteros. Desde hace una semana, todos los trenes de viajeros que hacen el recorrido Madrid-Zaragoza-Barcelona, con excepción del denostado y anacrónico correo, salen y llegan a esta Corte ya no por la antigua y romántica estación de Atocha, sino por la nueva y progresista de Chamartín, diez kilómetros más al norte de Madrid. Comenté el caso en una crónica anterior, por lo que tiene de repercusión en los planes viajeros de tantos y tantos zaragozanos que diariamente utilizan el tren para venir a Madrid desde Zaragoza o viceversa. El caso ha producido eco. Por lo visto, muchos viajeros que llegan a Madrid-Chamartín se sienten perdidos en aquel desierto, sin las familiares alegorías del Ministerio de Agricultura y las acogedoras fachadas de los hoteles próximos que les recibían antes en Madrid-Atocha.

Una cosa tengo que rectificar de mi crónica ferroviaria anterior. Dije que el traslado de los trenes aragoneses y catalanes de Atocha a Chamartín se hacía por descongestionar el recargado y triple tráfico de esa zona, superpoblada de peatones, automóviles y trenes, que también pesan lo suyo. Esa constatación sólo es verdadera a medias, porque si bien es cierto que Atocha ha perdido la partida y arribada de los tango, ter, expresos y rápidos hacia el NO. de España, mantiene en cambio todos los trenes hacia Levante y Andalucía y gana, a partir de hoy, primero de julio, los que se dirigen a Extremadura y Portugal. Atocha seguirá siendo, pues, la estación exótica de siempre, hormiguero de viajeros que ya no tendrán acento aragonés y catalán, sino andaluz, extremeño, levantino, moruno...

Al mismo tiempo que se inaugura en Atocha el terminal de las líneas férreas a Extremadura-Portugal, se clausura la antigua estación de donde partían anteriormente aquellas, a saber, la poco conocida "Gare" de las Delicias. "Gare", en francés, porque su constructor fue un ingeniero galo, y de los más conocidos: Gustave Eiffel. Todo el mundo sabe que éste es autor de la torre metálica que lleva su nombre y que se alza en el centro de París. Algunos saben también que el nombre de Eiffel está unido a dos puentes de famosa y revolucionaria estructura: el del Duero, cerca de Oporto, y el de Truyere, cerca de Garabit. Sin embargo, casi nadie sabe que la madrileña estación de las Delicias es obra del célebre ingeniero. Con el triste motivo del cierre de la estación —cierre que implica, quizá, su inmediato desmantelamiento— los madrileños se enteran tardíamente de que Eiffel tenía una obra importante, aunque no de las maestras, en esta sorprendente villa.

El motivo tiene suficiente envidia como para que las plumas de los cronistas locales, mojadas en las tintas más melancólicas, se hayan puesto al unísono a cantar el adiós a la veterana estación inaugurada por Alfonso XII y doña María Cristina en 1880. Vean una muestra de oración fúnebre: "Ahora tienes 89 años. Ya no eres coqueta. Los que te miran te ven como una abuela. Te descuidaste, muchacha. Fu esbelta silueta es ahora una ruina inservible, y los mismos que te emplearon te repudian. Algunos, os románticos, lloran. Pero ya no tiene remedio. Naciste bajo los auspicios del progreso, te entregaste por entero al progreso y ahora te mata el progreso.

Una ingratitude más, lo sé, chata. Pero cuando hay tres hombres preparándose para hacer un largo viaje a la Luna, no hay que andarse con sentimentalismos. ¿Me comprendes? Descansa en paz."

## EL COMERCIO

### DESDE HOY CLAUSURA DE LA ESTACION DE DELICIAS MADRILEÑA

Los trenes de Extremadura y Portugal utilizarán la de Atocha

MADRID, 30. (Logos). Como se ha anunciado, a partir de mañana, primero de julio, por clausura de la estación de Delicias, los trenes de viajeros con destino a Ciudad Real, Puertollano, Cáceres, Badajoz, y Lisboa (trenes de Extremadura y Portugal), tienen su salida y llegada por la estación de Atocha. Asimismo entra en vigor el nuevo horario de trenes en estas líneas.

En general se acorta la duración del viaje en relación con los horarios anteriores. Muy especialmente el Lusitania - Express, que sale una hora más tarde, a las 22,00, y llegará a Lisboa a la misma hora que antes. Igualmente, el Lisboa - Expresso - Ter adelanta su salida en cinco minutos.

MIÉRCOLES, 25 JUNIO DE 1969

## MADRID, 24 HORAS

(INFORMACIONES DE NUESTRA REDACCION POR TELETIPO)

## MI TREN DE ATOCHA

Es una noticia sin importancia aparente; pero que nos afecta a los que, por costumbre, placer o trabajo, tomamos con periódica frecuencia el tren que conduce a Barcelona. Este tren ya no saldrá de la antigua y rumorosa —la partida con más ruidos concentrados— estación de Atocha. Desde hoy, el tren Madrid-Zaragoza-Barcelona saldrá de la moderna estación de Chamartín, una estación casi recién inaugurada, que puede presumir menos de veteranía de railes.

La estación de Atocha era algo ya tradicional para nosotros. Tenía —para nosotros ya lo tiene— el encanto un poco «belle époque» de su gran cubierta de hierro, restos de aquel tiempo en que las gentes decían admiradas: «¡Oh!», ante la Torre Eiffel. Los más cultos decían: «¡Oh, la, la!», y marchaban a París desde la estación del Norte, porque la de Atocha era más interior, más nacional. Los trenes de Atocha iban hacia las costas, algunas veces hacia la tragedia, como aquel expreso de Andalucía que tenía cita con el atraco, las más hacia la felicidad. En el aire de la estación habían quedado las despedidas, los adioses de los pañuelos y esa infinita soledad de las estaciones, cuando el tren se va y las últimas espaldas se han vuelto a su paisaje de carbonilla.

Todos sabemos que el humo de las estaciones es una niebla de melancolía. Los carros de los equipajes cruzan, indiferentes a todo, llevando de aquí para allá su intimidad facturada. Y el reloj está parado en una hora que ya no es la nuestra.

Pero casi siempre se salía con esperanza de la Estación de Atocha. Se cruzaba frente a ese edificio finisecular al que el gusto de la época llamó Ministerio de Fomento, en vez de Obras Públicas, un poco más lejos del Panteón de Hombres Ilustres, donde reposan, o debieran reposar, los inmortales. Ahora hay agua de nuevas fuentes, y vértigo de pasos elevados, en la Plaza de Atocha, a la que nunca se llamó por su verdadero nombre: Glorieta de Carlos V. Pero, hasta hace poco, aquello era un barullo impresionante de automóviles y camiones encontrados. En realidad, todos los caminos de Madrid llegaban a Atocha, y cuatro muy importantes de España: los de Andalucía, Valencia, Barcelona y Toledo. Los peatones tomaban, por ello, casi al asalto, la Estación de Atocha, mientras, alejados y buscadores, distraían sus ocios ilustrados los eruditos de los puestos de libros viejos, en la cuesta de Claudio Moyano.

También estos puestos van a cambiar su entrañable aspecto de bañerios con lectura, por otro más moderno y funcional. A sus espaldas, el Jardín Botánico deshoja sus latines y sus flores; sus árboles son grandes y graves, como rebaños verde-oscuro. Este barrio de Atocha no es bello, pero es tradicional. Tiene una fuente, un jardín, una estación y un hospital. ¿Qué más cabe en la vida? En el Café Nacional hay camareros que aún os hablan de don Santiago Ramón y Cajal, que paraba mucho allí. Y Joaquín Belda paseaba su literatura con «fru-fru», bajo las anchas hojas de los castaños, en las noches del Botánico.

Parece que no, pero dejar atrás una costumbre es como dejar una parte de cada día. Ya no cruzaremos frente a la estatua de Apolo ni diremos adiós a los cedros de El Prado; ya no sentiremos la urgencia del reloj en la interminable circulación de Atocha, ni entregaremos nuestras maletas a aquel mozo fuerte, que miraba con desdén los carros de transporte y que gastaba nuestro propina en aguardiente de Cambados. Y ya no diremos adiós a una estación casi siempre vacía para nosotros, pero en la que, intacta, alentaba la ilusión de que, un día, alguien vendría a despedirnos.

Yo creo que le debía este adiós a mi tren de la Estación de Atocha. Quizá ustedes estén de acuerdo conmigo. En todo caso, entre tantas cosas perdidas, todavía sigue siendo importante perder el tren. — Manuel POMPO ANGLIC.

# IMAGEN Y PALABRA

**E**n realidad, el "réquiem" es por algo más que una estación, pero la estación es el pretexto. La vieja estación madrileña de las Delicias, que a partir de hoy, 1 de julio de 1969, queda cerrada porque el progreso tiene estas exigencias y su mantenimiento no era ya útil ni rentable. Pero el escritor quisiera añorar las Delicias no como madrileño de adopción, sino como extremeño de origen. Porque esta estación madrileña que pasa no ya al honorable retiro de los museos, sino al fatídico golpe de la piqueta, no era una estación "de los madrileños", sino nuestra, de los provincianos. Era nuestra puerta a una ciudad que entonces tenía "sólo" un millón y pico de habitantes, allá por los primeros años cuarenta. El chaval que uno era hizo su primera entrada en Madrid cuando apenas tendría quince años; el chaval venía a examinarse en una escuela especial y venía con el padre, claro. El chaval se maravilló, a penas bajó del tren, apenas llegó al cercano paseo de las Delicias con su maleta de fibra en la mano, de los tranvías amarillos y los taxis amarillos y con gasógeno. Y se admiró desde el balcón de su primera pensión madrileña, en la calle de la Cruz, cerca de la plaza de Canalejas —donde había y hay un banco que luego haría del chaval, temporalmente, un pequeño maldito Carabá—; se admiró del "intenso tráfico" ciudadano. Aunque ese tráfico se haya multiplicado por cien, o por trescientos, o qué sé yo. Tan admirado estaba el chaval que el padre se enfurecía: "Pareces una mariposa girando en torno a la luz."

La estación de las Delicias era la nuestra, la de las gentes del lejano Oeste. Hasta fue la sede central de una compañía de ferrocarriles antes de la unificación de las líneas férreas en la actual Renfe. Era una estación sencilla y paleta, como nosotros. Llegábamos desde Naval Moral, desde la fabulosa Cáceres, desde Plasencia, desde Cañaveral, desde Valencia de Alcántara, con nuestras pobres maletas de madera o de fibra, pioneros de la gigantesca migración extremeña a la ciudad, y Delicias era nuestro prólogo. Entonces nos parecía una estación grande, hermosa, moderna, con su gran techo angular de cristalera—aunque estuviera llena de polvo—. Hasta le perdonábamos a su cantina que fuese vieja y oscura. Parecía la antigua cantina de Plasencia - Empalme, de Alcázar, de Naval Moral mismo. Estaban los vasos alineados y el café se servía a la vez, la cafetera y la lechera, y aquello sabía a cualquier cosa capaz de estimular la inanimación, pero jamás supo a café. El jefe de estación paseaba los andenes con su gorra fibteada de galones rojos, y nosotros bajábamos de los trenes, de los tercetas de madera corridos, con aire atónito, algo angustiado con la aventura de la ciudad, excitados también, porque Delicias era algo así como el final de nuestra Extremadura. Allí, frontera, empezaba Madrid. Luego, cuando nacieron las líneas hispano-portuguesas, Delicias cobró un aire equivoco de estación a lo Graham Greene, de estación yugoslava y a la vez paleta. A veces salía o entraba una alta personalidad, y las cortinas, las macetas pálidas

de rigor, traídas quizá de los "atrezos" municipales o del palacio de Santa Cruz; las alfombras, hacían de nuestra estación un escenario para película de Berlanga, sólo que entonces Berlanga no hacía aún películas, y Delicias parecía una estación de los Cárpatos septentrionales o de la Transilvania de los vampiros.

¿Cómo no entonar uno mismo, cronista de cosas y de gentes, un réquiem emocionado por la vieja estación de las Delicias, que ya no existe, que a partir de hoy comienza a olvidarse el fragor de sus escasos trenes; cómo no rememorar con ternura el espectáculo de los hombres con sus maletas de madera o de fibra, de las alforjas y las gallinas, de los rostros ocres y terrosos de los campesinos del Ibor, de Campo Arañuelo, de Descargamaría o de Ibañeta? El escritor recuerda que, rumbo a Talavera, de esta estación partió también para su viaje de novios, en un automotor que entonces nos parecía el más moderno de los transportes. De esta estación se partía para la madurez ácida de la vida y el agrio de los pensamientos que hacen fuerte al hombre y lo consumen.

Hoy, ya 1 de julio, la estación de las Delicias estará muda. Nadie llegará a ella, nadie partirá de ella. Iremos y vendremos por Atocha, que es también estación antigua, aunque remozada; pero será como si hubiésemos enterrado a alguien muy querido. Una vieja estación, una vida vieja, una adolescencia perdida, un Madrid que nunca fue conquistado, un paisaje natal que es sólo infancia.

Pedro RECIO



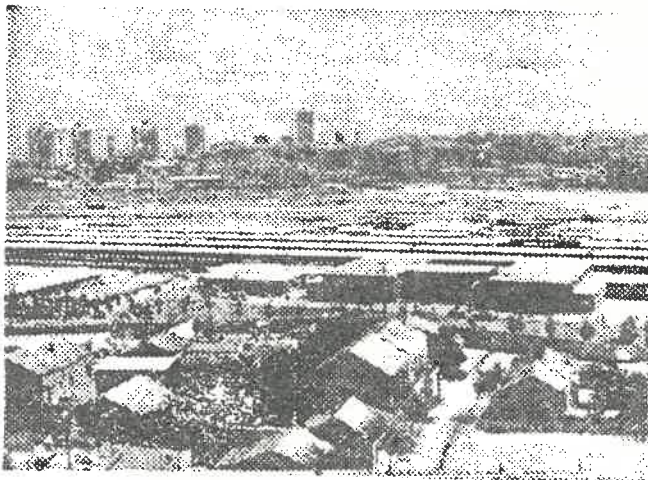




# LA ESTACION DE CHAMARTIN SERA LA MAS IMPORTANTE DE MADRID

MADRID, 21. (INFORMACIONES.)

ANTES de que comience el último trimestre de 1972 habrán concluido las obras de ampliación, segunda fase, de la estación de Chamartín. Como ya informamos a ustedes en la última página de nuestro número de ayer, el Ministerio de Obras Públicas ha adjudicado a la empresa Dragados y Construcciones, S. A., la realización del proyecto de ampliación, según concurso convocado el pasado 6 de septiembre. Esta instalación ferroviaria quedará definitivamente completada cuando se lleven a efecto las obras programadas para la tercera fase, que incluye el edificio definitivo y principal de viajeros.



Estación de Chamartín

Rafael Blanco

El presupuesto de contrata señalado en las bases del concurso fue de 403.919.212 pesetas. Y el ofrecido por la empresa adjudicataria ha sido de 329,3 millones de pesetas, lo que supone una considerable baja.

## LAS OBRAS A REALIZAR

En la exposición de necesidades hecha en el estudio encargado el 22 de abril de 1967 se incluían como obras a realizar en la segunda fase, las siguientes: completar los servicios de recepción y expedición de las líneas de largo recorrido hacia el Norte, así como las de cercanías Madrid-Avila-Segovia-Burgos, ampliar un posible suburbano sobre la línea ya existente Atocha-Chamartín, y, por último, adecuar unificadamente el tráfico de mercancías.

De acuerdo con estas bases, en la futura estación de Chamartín habrá dos zonas perfectamente diferenciadas, aunque alineadas longitudinalmente en lo geométrico. La zona destinada a viajeros ten-

drá un andén principal de 400 metros, unido al edificio central más nueve andenes auxiliares de idéntica longitud, a los que servirán 17 vías de servicio y una de maniobras, con un haz de estacionamientos de otras 11 vías.

Está previsto un gran patio de estacionamiento, relacionado con una zona comercial, proyectada ex profeso, y cuyos detalles definitivos están en estudio.

## MERCANCIAS

Por lo que se refiere a la estación de mercancías, se van a construir tres muelles de expediciones, cuatro de llegadas, uno para materiales inflamables y otro para «containers», servidos por 31 vías, entre principales, de servicios y de maniobras.

De una forma más detallada, diremos que el proyecto incluye la construcción de dos andenes más para viajeros, con las correspondientes comunicaciones subterráneas; cinco vías para el enlace de

Atocha con Las Matas y San Fernando cuatro vías junto al futuro paso superior de Manoteras en la avenida de La Paz, y una última vía normigonada para la limpieza de vagones. Los andenes estarán cubiertos por una marquesina de acero galvanizado de 175 metros de longitud.

## PRESUPUESTO

Transcribimos la distribución del presupuesto de coste, según el proyecto de las obras a realizar en el que, además, se puede obtener una visión más detallada de las distintas fases de la obra total que se llevará a cabo.

OBRA A REALIZAR	Importe
Acondicionamiento explanación .....	2.661.836
Distribución aguas .....	357.670
Vías sobre balasto .....	23.662.870
Levante de vías .....	197.352
Vías sobre hormigón .....	10.517.462
Superestructura .....	138.731
Vía de limpieza .....	1.212.999
Paso interior entre andenes .....	1.949.311
Paso inferior entre andenes, rampa de entrada .....	2.071.928
Estación de larga distancia .....	75.610.518
Escalera de entrada a la galería .....	12.356.860
Estación de cercanías, galería .....	23.176.836
Estación de cercanías, rampas .....	31.994.197
Estación de cercanías, escaleras andenes .....	2.138.613
Estación de cercanías, escalera de entrada .....	9.532.264
Galería de enlace .....	1.797.992
Galería de enlace cercanías .....	14.496.195
Distribución de equipajes .....	28.581.800
Distribución de equipajes, galería de entrada .....	34.787.724
Puesto de transformación .....	751.349
Electrificación .....	7.345.478
Andenes .....	9.800.160
Marquesinas .....	9.453.144
Megafonía .....	772.328
Cronometría .....	507.576
Información audiovisual .....	1.117.125
Alumbrado .....	17.205.248
Conservación .....	123.600

Como se puede apreciar, el volumen de las obras a ejecutar es considerable. Basta echar una ojeada a las partidas que se citan por ejemplo, las que se refieren a la construcción de la estación de larga distancia, al comple-

jo de distribución de equipajes o a las estaciones de cercanías, para resumir la magnitud de las obras. Unas obras cuya terminación está proyectada para dentro de treinta y dos meses, pero que Madrid necesitaría ahora mismo.

## INFORMACIONES

21 NOV. 69

MADRID, 24 HORAS

## CERCANIAS

Los habitantes de la villa desesperan, expugnan su calor, escapando los fines de semana a la Sierra. Gran remedio a las jornadas fatigosas y sudantes, oxigenada compensación al trabajo realizado bajo temperaturas tórridas, oportunidad de aire para el sufrido «Rodríguez» que al menos dos días de cada siete puede tomarle el pulso al campo, «habillarse» de veraneante, escalar la montaña o darse el chapuzón en la piscina.

Por lograr este colofón semanal los madrileños, con buen aire y mejor temple, han soportado toda incomodidad desplazadora. Y no era la menor hasta hace pocos años la de los atestados trenes de cercanías. Quien escribe tiene una larga experiencia del asunto. Aquellos viejos vagones de madera, rebosantes de gentío, con público hasta los estribos que salían de la estación del Norte, ponían la Sierra guadarrameña al alcance de nuestro anhelo, pero nos dejaban en ella hechos una verdadera piltrafa.

No obstante, el viaje era más bien rápido y no se parecía, más que en la incomodidad, al de aquellos «trenes botijo» de antaño, llamados así porque a más de un excursionista se le ocurría llevar, entre impedimenta y provisiones, el botijo lleno de agua para refrescarse durante el largo camino — dada la lentitud de aquellos trenes de principio de siglo— o en las interminables paradas.

Justo es decir que todo esto ha cambiado mucho. Y que la variación hay que asignarla a la presencia ejecutante y activa de don Federico Silva Muñoz en el Ministerio de Obras Públicas. Parece mentira que, en tan medido tiempo de gestión, haya podido hacerse tanto. De pronto, Madrid se encontró con que aquella idea de los enlaces ferroviarios germinada en la época que Indalecio Prieto fue ministro de Obras Públicas y que la zumba popular, al ver su interminable conato, bautizó con el nombre de «tubo de la risa». En una etapa de seria y eficiente programación nacional, vino a convertirse en realidad espléndida, modernizada y puesta al ritmo de los tiempos.

El madrileño que viaja cambió, insensiblemente, de punto de partida. Ya no es la estación del Norte, cargada de tráfico ferroviario, su exclusivo arranque. La estación de Chamartín, novísima y vital, ve salir todos estos trenes serraniegos, al tiempo que hace partir de ella a los de Burgos, Zaragoza, Barcelona, Costa del Sol e incluso a ese formidable «Talgo» Madrid-París que une, sin transbordo fronterizo, la Cibeles con la torre Eiffel.

No es de eso, sin embargo, de lo que quiero hablar. Iba a señalar la notable mudanza en este viaje a las cercanías que semanalmente se impone el madrileño. La RENFE ha arrinconado —excelente colaboración de su director general, don Alfredo Les, con el ministro— los viejos coches de madera, muy de película del oeste, cambiándolos por estos nuevos coches-tranvías metálicos. Limpios, cómodos, de clase única, que incesantemente circulan enlazando los apeaderos de Atocha, Recoletos y Nuevos Ministerios con la estación de salida de Chamartín.

Ahora sí que la Sierra está al alcance de un trayecto cuyo coste apenas se diferencia de lo que el taxi marca en un recorrido medio por la ciudad. En la línea de Segovia y en la de Avila, con la descarga de esta última del numeroso grupo de veraneantes absorbido por El Escorial, estos trenes pulcros, modernos y rápidos van dejando su contingente veraniego. La mía habitual es la segoviana. Y en los coches modernos, atravieso la Sierra aromada de romero y jara y transida de emoción poética. Desde los cercanios Pozuelo y Las Rozas, hasta Collado Mediano, Villaalba, Cercedilla, Los Molinos o Tablada, para llegar a San Rafael o El Espinar.

La Sierra madrileña es un cercano paraíso de disfrute módico y fácil en el traslado. Diferencia con aquellos días en que un grupo de intelectuales de la Institución Libre de Enseñanza descubría su capacidad sugestiva e impelente en excursiones letradas. Aquellos hombres iban vestidos como en la ciudad, sin olvidar el sombrero y la corbata, pertrechados de bien escritas cuartillas y un día recordaban al Marqués de Santillana y otro al Arcipreste. En la tonificante altura, soñaban a oro de antigüedad y transparencia respirable los versos de Juan Ruiz:

*«Cerca de Tablada,  
la Sierra pasada,  
halléme con aldara  
a la madrugada.»*

No sé si el madrileño que anhela la llegada del sábado para escapar a las proximidades serraniegas busca en su excursión la huella de alguna «Vaquera de la Finojosa». Desde luego, su atuendo no es el del admirable grupo de escritores de los años veintitantos, auténticos pioneros en el gusto, valoración y disfrute de la Sierra, pero aunque no lleve sombrero, chaqueta ni, por supuesto, cuartillas, le trasciende y capta su perfume, su emoción poética. — Julio TRENAS.

# Arriba

## A PARTIR DEL PROXIMO DIA 25, LOS TRENES HACIA BARCELONA SALDRAN DE CHAMARTIN

**EL NUMERO DE ANDENES Y VIAS SE AMPLIA CONSTANTEMENTE PARA ATENDER EL INTENSO TRAFICO**

Desde el próximo miércoles 25 de junio utilizarán la estación de Chamartín los trenes de la línea Madrid-Barcelona-Madrid de largo recorrido (expresos, rápidos, Talgo y Ter), que actualmente salían y llegaban por la estación de Atocha. Al mismo tiempo se establecen algunas modificaciones en los horarios.

También en la estación de Madrid-Chamartín se prestará el servicio de facturación de equipajes y «auto-expreso» para los trenes mencionados.

Los trenes afectados por estas innovaciones y los nuevos horarios son los siguientes:

### Salidas de Madrid-Chamartín

Rápido ... ..	9,30 horas
Ter ... ..	12,00 »
Talgo ... ..	14,00 »
Expreso ... ..	15,50 »
Expreso ... ..	19,00 »
Costa Brava Expr ... ..	9,50 »
Expreso ... ..	22,00 »

### Llegadas a Madrid-Chamartín

Expreso ... ..	7,30 horas
Expreso ... ..	9,15 »
Costa Brava Expr ... ..	9,50 »
Expreso ... ..	14,15 »
Ter ... ..	18,45 »
Rápido ... ..	21,15 »
Talgo ... ..	21,50 »

### Servicios actuales y futuros

Completamos la nota anterior con los siguientes datos obtenidos in situ. Actualmente salen de la estación de Chamartín, entre otros, veinticinco tranvías a Avila, Segovia, Escorial, Cercedilla y

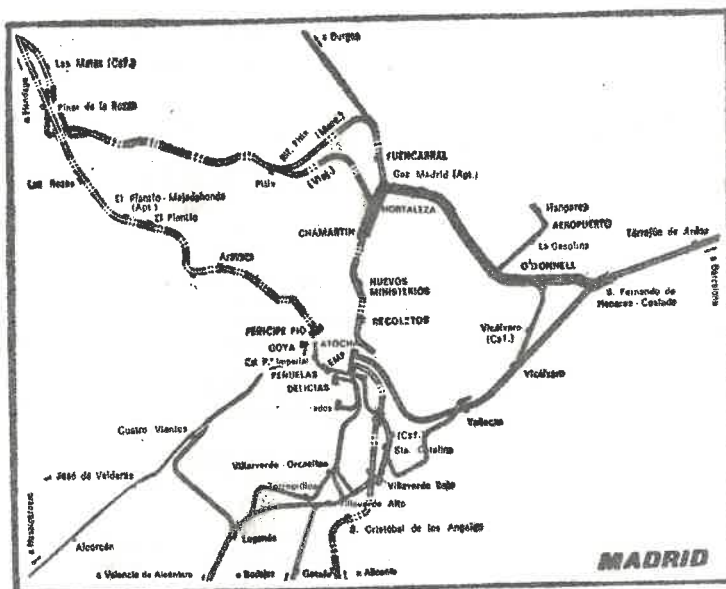
Medina desde las 7,16 a las 23,15; tres rápidos a Valladolid y Palencia; los trenes de largo recorrido por Burgos-Aranda, Talgo a Hendaya con enlace en París, el Iberia Expreso, Hendaya-Bilbao y enlace en la frontera y el Puerta del Sol, Madrid-París directo sin transbordo; más un Talgo a Burgos; un Ter de Málaga, que enlaza en Chamartín con el Puerta del Sol lo que permite el viaje desde Andalucía a la capital francesa, y dos omnibus ferrobuses Aranda y Aranda-Burgos, lo que hace, con los de llegada, una cifra superior a los setenta trenes diarios, a los que hay que agregar, desde el día 25, los nuevos trenes de la línea de Barcelona. De este modo se aproxima al centenar el número de trenes que entran o salen de la estación madrileña de Chamartín aún antes de cumplirse el año de su puesta en servicio, con la inauguración, por el Caudillo, de la nueva línea directa Madrid-Burgos.

Para esta utilización progresiva de la estación de Chamartín, llamada a constituir el gran centro ferroviario de las comunicaciones con el Norte y el Nordeste de España, especialmente, se viene trabajando con gran actividad en las instalaciones precisas. Los andenes iniciales se aumentan constantemente, se dispone ya de siete concluidos correspondientes a una docena de vías y se está ampliando hasta una treintena el número de vallas para atender el intenso tráfico que se va adjudicando a esta estación de Chamartín. Una extensa superficie aún de mayor amplitud que la hasta ahora utilizada está siendo igualmente sometida a las obras previas para hacer frente a los servicios ferroviarios en aumento.

Arriba

# A PARTIR DE HOY, LOS TRENES DE BARCELONA, POR CHAMARTIN

DESDE EL PRIMERO DE JULIO LOS TRENES DE EXTREMADURA Y PORTUGAL SALDRAN Y ENTRARAN POR ATOCHA



25-VI-69

Como consecuencia de las novedades que Renfe va implantando con el desarrollo de su Plan Decenal de Modernización, por lo que respecta especialmente a la renovación de estaciones, desde hoy, día, 25, todos los trenes de largo recorrido hacia Barcelona entran y salen directamente por la estación de Chamartín y no por la de Atocha, como hasta ahora venía sucediendo. El comienzo del recorrido atraviesa, desde Chamartín, el nuevo trazado por Hortaleza y San Fernando de Henares, desde donde sigue el acostumbrado itinerario hasta Barcelona.

También y desde primero de julio, con motivo de la clausura de la estación de Delicias, los trenes de y para Extremadura —línea de Madrid-Badajoz, Madrid-Cáceres y Valencia de Alcántara— y servicios internacionales con Portugal efectuarán su salida y llegada por la estación de Atocha.

## NOTICIAS GENERALES

**Desde hoy, los trenes de Barcelona entran y salen por la estación de Chamartín**

**A partir de 1 de julio, los de Extremadura y Portugal lo efectuarán por Atocha**

Como consecuencia de las novedades que Renfe va implantando con el desarrollo de su Plan Decenal de Modernización por lo que respecta especialmente a la renovación de estaciones, desde hoy, día 25, todos los trenes de largo recorrido hacia Barcelona entran y salen directamente por la estación de Chamartín y no por la de Atocha, como hasta ahora venía sucediendo. El comienzo del recorrido atraviesa, desde Chamartín, el nuevo trazado por Hortaleza y San Fernando de Henares, desde donde sigue el acostumbrado itinerario hasta Barcelona.

También, y desde 1 de julio, con motivo de la clausura de la estación de Delicias, los trenes de y para Extremadura —línea de Madrid-Badajoz, Madrid-Cáceres y Valencia de Alcántara— y servicios internacionales con Portugal efectuarán su salida y llegada por la estación de Atocha.

### Los trenes para Barcelona salen ya desde Chamartín

Todos los trenes de largo recorrido hacia Barcelona entran y salen directamente, a partir de hoy, por la estación de Chamartín y no por la de Atocha, como hasta ahora se hacía, comunica la Comisaría de Información y Relaciones Públicas de la Renfe.

El comienzo del recorrido va, desde Chamartín, el nuevo trazado por Hortaleza y San Fernando de Henares, desde donde sigue el acostumbrado itinerario hasta Barcelona.

También, y desde primero de julio, con motivo de la clausura de la estación de Delicias, los trenes de y para Extremadura (líneas de Madrid-Badajoz, Madrid-Cáceres y Valencia de Alcántara, y servicios internacionales con Portugal), efectuarán su salida y llegada por la estación de Atocha.

ABC

# La estación Norte-Vilanova será sustituida por un apeadero para trenes de cercanías

## UN PASO IMPORTANTE EN LA MARCHA DEL PLAN DE ENLACES FERROVIARIOS

Por una orden del Ministerio de Obras Públicas, fecha 16 del presente mes, se aprueban determinadas modificaciones del Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona, estableciéndose criterios que tienden, como en la misma disposición se señala, a «reducir su importancia económica sin perjuicio de los planes urbanísticos municipales ni, claro está, de su principal finalidad: la mejora del servicio ferroviario de la ciudad». El Plan, que tiene antecedentes en 1944, fue aprobado con variaciones en 1967. Ahora aparece con otras correcciones y hemos de confiar sea esta la etapa que más se aproxime a la realización de unos proyectos en los que Barcelona cifra tantas ilusiones para resolver viejos anhelos de expansión urbanística, de una parte, y ver como se entierran o se desplazan hacia la periferia los nudos ferroviarios que ahora nos rodean. Las modificaciones a que alude la reciente Orden ministerial actualiza un tema tan importante, al tiempo que señala directrices concretas para algunos de los puntos capitales del referido Plan de Enlaces Ferroviarios.

### El servicio de largo recorrido Norte, a La Sagrera

En el planteamiento formulado en 1967, la estación Norte-Vilanova aparecía como el centro más idóneo para los trenes de largo recorrido, dirección Norte. La Sagrera se reservó como una gran estación de mercancías, y origen de cercanías dirección Sur. En la modificación última a que estamos refiriéndonos, los servicios para los trenes de largo recorrido dirección Norte se sitúan en La Sagrera, en tanto que Norte-Vilanova queda suprimida como terminal y se limita a un apeadero de 230 metros de longitud, que se estima suficiente para la función que ha de desempeñar en el futuro.

Conviene señalar la importancia de este nuevo esquema, que se complementa con la finalidad invariable de la estación Sants, que ha aparecido desde el primer momento en el Plan como la gran central de viajeros de largo recorrido dirección Sur y de mercancías dirección Norte.

Por otra parte, la modificación que ahora se ha introducido respecto a las estaciones Norte-Vilanova y La Sagrera tiene dos justificaciones: la primera según el estudio anterior, debía situarse en un plano inferior a cota, es decir hacerla subterránea por razones urbanísticas, con una inversión elevadísima; de otra parte, los espacios disponibles en La Sagrera son suficientes para atender los servicios que se habían proyectado en Norte-Vilanova.

### Rentabilidad de la liberación de espacios

Por razones obvias, el Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona supone una inversión extraordinaria. Su realización aparece enmarcada en las directrices del II Plan de Desarrollo Económico y Social, sobre el que se supedita el gasto, estimado ya en 1967, incluidas las expropiaciones, en la respetable suma de 3.511 millones de pesetas.

Hay que tener en cuenta, no obstante, que el Plan supone eliminar, como ya es del dominio público, las estaciones Barcelona-Término (Francia), Bogatell y

Pueblo Nuevo, totalmente. A estas previsiones iniciales hay que sumar también los terrenos que liberará la estación Norte-Vilanova, sobre los que aguarda una ordenación urbana de amplias perspectivas. Una estimación aproximada del valor de los espacios que quedarán disponibles con la ejecución del Plan de Enlaces Ferroviarios da cifra superiores a los 3.100 millones de pesetas, es decir una cantidad casi igual a la prevista para completar la obra.

### Doble vía férrea directa y subterránea entre Sants y Sagrera

Dentro del Plan de Enlaces Ferroviarios, hay algunos aspectos que ya se están desarrollando y que tienen singular importancia. Así los trabajos para poner en servicio una doble vía subterránea y directa entre Sants y Sagrera, siguiendo el eje de la ciudad, con referencias en Paseo de Gracia y Clot. En la infraestructura de esas obras, aprobadas en enero último, se están avanzando notablemente. Existe el propósito de que todos los trenes de cercanías procedentes de la parte norte (unos 60 kilómetros aproximadamente), afluyan a la estación Sagrera, para rendir viaje en Sants, con paradas en los apeaderos del Clot (éste se hará nuevo) y en el Paseo de Gracia. Idéntica fórmula, en sentido inverso, se auspicia para los trenes de cercanías que provengan del Sur, los cuales entrarán en la estación de Sants para seguir luego, por la misma doble vía, hasta Sagrera. Aquí se ve con claridad cómo se ha marginado en el futuro de los enlaces ferroviarios la estación Norte - Vilanova, que cumplirá su objetivo con un simple apeadero.

### Hacia la culminación del plan

La idea fundamental del Plan es, como puede advertir el lector, unir las estaciones de Sants y Sagrera, no solamente con doble vía, sino a través de cuatro. Ese esquema es el que conduce a la culminación del Plan. Las obras de infraestructura entre las estaciones del Clot y Triunfo-Norte, ya autorizadas, permitirán obtener también doble vía desde Sagrera hasta la plaza de Cataluña, y faltará luego, para completar el esquema, construir un enlace, también de doble vía, entre la plaza de Cataluña y la calle Urgel, para seguir después por el actual trazado hasta Sants. Las cuatro vías a que hacemos referencia se separan, por tanto, en la calle Urgel para unirse en el Clot, pasando dos de ellas por el apeadero de Gracia y las otras dos por la plaza de Cataluña.

Estos programas exigirán prolongar los andenes del ferrocarril, en la plaza de Cataluña, hasta 230 metros, y llevar a cabo reformas en Urquinaona y Norte para pasar las dos vías de la Renfe al lado montaña, dejando las dos de «metro» en el lado mar.

El Plan de Enlaces Ferroviarios, que ahora incorpora nuevas modificaciones, ha de cubrir largos caminos hasta completar su esquema general. Barcelona aguarda con natural impaciencia los beneficios que ha de reportarle el ordenamiento de sus comunicaciones férreas. Y ve también, con lógica satisfacción y esperanza, los progresos que se advierten en esa trascendente andadura.

Miguel MARTIN

# LAS FONDAS DE

# LAS ESTACIONES

10 AG. 69

**E**L tren se ha detenido en una estación. No voy a decir su nombre, porque voy a decir que era una estación destartalada como el pueblo, y ahora los pueblos con esto del turismo tienen una sensibilidad a flor de piel y en cuanto se les dice la menor cosita que no sea muy agradable empiezan a escribir cartas afirmando que el destartalado lo será el escritorzuelo que ha osado denigrar, vaya usted a saber con qué fines, a una población que, vamos, da gloria verla, se mire por donde se la mire.

Pero lo mismo que digo una cosa digo otra. La tal estación ferroviariamente es importante, tiene cambio de líneas y todo y hasta fonda. Y en la fonda es donde entramos tres viajeros que acabamos de abandonar el tren. Me dio mucha alegría leer el letrero de FONDA con letras muy gordas, que ya no se encuentra por ninguna parte, y, para mí, fonda es una palabra que me va muy bien a los ojos, no sé por qué. Entré, pues, en la fonda muy contento, como quien se encuentra de sopetón con una mujer a la que en tiempos galanteamos y luego la perdimos de vista.

**L**A fonda estaba vieja. A veces esto también nos ocurre con la mujer que perdimos de vista, que la encontramos con las huellas de los pasados años, con arrugas en su semblante, pesadota, embarnecida su figura, antaño tan grácil, sin viveza en los ojos, antes picaros y ahora un sí no es melancólicos, pero conservando el encanto de la indecisa luz de los crepúsculos. La fonda estaba vieja, francamente vieja. No lo disimulaba con el menor afeitado. Era una vieja que hacía cara a la vejez valientemente, como si dijera: «Aquí estoy yo. Miradme bien. Soy una fonda, no una cafetería. Tengo la dignidad, la nobleza de lo antiguo. Yo también tuve mis 20 años. ¿Veis esos espejos? Sus biseladas lunas son tan soberbias como sus dorados marcos. En ellos se han mirado miles de viajeros que los piropeaban con entusiasmo. ¡Vaya espejos! Oye, fíjate, te ves en ellos y pareces otro, pareces alguien». Ahora aquí están muertos de pena porque nadie repara en ellos, como si no existieran. ¡Y el mármol de las mesas y del mostrador! Mármoles de una pieza, sin una veta que rompa su blancura, tan pulida como la del marfil. Y la lámpara de bronce. Y ese par de cornucopias procedentes de la almoneda de un palacio ducal. Vejeces, diréis. Y, en efecto, lo son, porque tienen años, pero no han perdido su belleza, y la belleza siempre es joven, siempre está de buen ver.

Las fondas de las estaciones estuvieron ¡!

se mueren si no se mueren cuando inventaron los vagones restaurantes y se suprimieron aquellas paradas que llamaban parada y fonda, de media hora de duración, lo suficiente para comer tres platos y el postre, que servían raudos camareros. Estas rápidas comidas eran no sólo socorro del apetito: también significaban reposo para el cuerpo traqueteado en las largas horas de tren y constituían un aliciente de los viajes. Se contaba con la parada y fonda. Hay que decir que las mujeres se resistían lo suyo a utilizar la fonda en la parada. No se fiaban las muy escamosas y alegaban:

—Déjate de adelantos modernos. En media hora, entre que te bajas, que te subes, que encuentras la fonda, que te sientas si tienes sitio, que te sirven o que no te sirven, no te queda tiempo para comer con tranquilidad, que es lo que están deseando los dueños, que te dejes más de la mitad de los platos para servirlo a la llegada de otro tren y te comas sin sentir las sobras de las sobras. ¡Cuánto mejor nuestra tortilla de patatas, nuestras rodajas de merluza frita y nuestros filetes empanados hechos en casa a conciencia y comidos con toda calma, aprovechando la media hora de parada y la fonda para el fondista y el dinero que se iba a ganar nos lo ahorramos nosotros!

No todas las mujeres pensaban así. Estas eran las inefables mujeres de su casa, magas de una magia inverosímil: la de hacer de una peseta



un duro. Había otras, también magas a su manera, que cogían un duro y lo hacían polvo en unos segundos. Y éstas eran las que se pirraban por comer en las fondas de las estaciones y se daban aires de duquesas ferroviarias que había que ver.

Las fondas de las estaciones no se murieron, pero se quedaron las pobres muy enfermizas, muy venidas a menos. Las salvó una inyección, la del bar, la tontería de beber sin sed y de comer sin hambre, que tanto y a tantos se ha extendido. Ahora es muy corriente que al parar un tren en una estación cinco o seis viajeros se asomen a las ventanillas y pregunten: «¿Cuánto para aquí?» Y se les contesta que tres minutos. Se precipitan al andén, corren hacia la fonda y piden una caña, una copa de vino, una gaseosa, como si les fuera en ello la vida. Se la beben de un trago y hasta la próxima estación. Y no digo nada de los que aguardan la llegada o salida de un tren. Estos acampan en la fonda y allí se están con la copa en la mano, que es lo elegante.

Dejemos, que ya va siendo hora, estas memoranzas. Decía de una vieja fonda de la estación destartada a la que entramos otros dos viajeros y yo, no para aprovechar fugaz parada y fonda, sino que nuestro viaje terminaba en aquel pueblo. Fieles a la costumbre, a tomar algo se ha dicho. Tomar algo, esto dice todo lo que de superfluo tiene la moda que lleva trazas de endémica. ¡Tomar algo! ¿El qué? Lo mismo da. El caso es beber o comer o las dos cosas, porque se han convertido en una necesidad de la que muy pocos prescindir. Tengo a vanagloria —y ustedes perdonen— ser uno de estos poquitos. Frecuento escasamente los bares porque no apetezco comer ni beber entre horas, pero a veces me aqueja la sed. Por esto entré en la fonda aquella. Por mí hubiera bebido agua. Que digan lo que quieran: es lo que de verdad aplaca al sediento, pero resulta que el agua es muy barata y, claro, lo barato está mal visto. Nadie lo quiere porque el nivel de vida se enfadaría y ahora estamos a partir un piñón con el nivel de vida. En todo caso este tirano nos consiente que bebamos agua mineral, con gas o sin gas, pero mediante buenas pesetas. La pido sin gas.



Por  
**ANTONIO  
DÍAZ-CAÑABATE**

—No tenemos —me contesta el fondista—. Pero si quiere usted la del botijo le advierto que es muy buena; es de un pozo de toda confianza; aquí es la que bebemos y vamos viviendo.

Me quedé asombrado. ¡Oh la influencia de los espejos decimonónicos, de las cornucopias ducales, del mármol impoluto, del ambiente vetusto de aquella fonda de otros tiempos! Bebí agua del botijo, que estaba riquísima y fresquísima, mucho mejor que la helada en una nevera muy historiada y muy electrodoméstica, y para hacer gasto y para que no refunfuñara el nivel de vida pedí una copa de vino:

—Si le cumple se la sirvo, pero si es por pagarme el agua sepa usted que en esta casa a nadie se le niega una sed de agua que nos la regala Dios.

¡Qué lástima que no me atreva a decir el nombre de la estación que atesora una fonda y un fondista semejantes!

*Antonio Díaz-Cañabate*