



La parte frontera  
de la estación, una retícula  
de vidrios para infundir  
la luz natural  
a los andenes,  
a los saludos y despedidas,  
a los trenes  
y las dependencias.

**MADRID-DELICIAS  
(1880-1969)**

**LA CUBIERTA  
QUE DISEÑO**

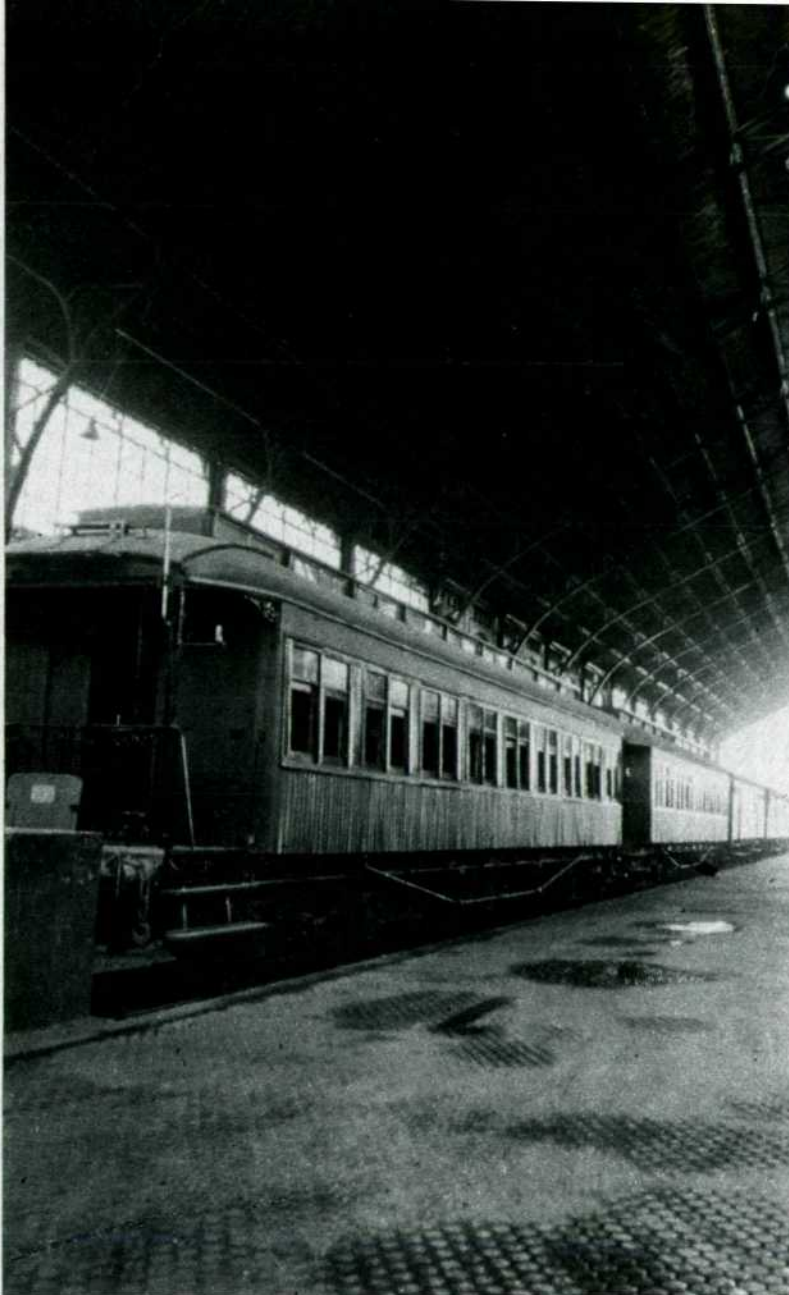
**DE FERROCARRILES  
LLAMADO EIFFEL**



Desembarazada hoy del tráfico  
de las gentes  
viajeras y curiosas  
y de los trenes,  
la estación de Delicias descubre  
su empaque arquitectónico.

**T**RAS ochenta y seis años, densos de una historia menuda y sin novedad o solemne y relevante, cerró definitivamente sus andenes la estación de Madrid-Delicias. Desde el 30 de marzo de 1880, cuando la inaugurara el Rey Alfonso XII, al 30 de junio de 1969, había sido punto de partida de los trenes con destino a Portugal, vía Extremadura, como el famoso "Lusitania Exprés". Aunque el tiempo, que ni vuelve ni perdona, le tenía preparada una nueva función: hoy, la estación de Delicias alberga el Gabinete de Sistemas de Información, un departamento fundamental en el funcionamiento de RENFE, de acuerdo con las exigencias actuales. Esa aparente contradicción (que a veces toma visos de congruencia) entre lo que es pretérito y lo que ha de venir, quedó muy de manifiesto en la pancarta que empleados y Amigos del Ferrocarril desplegaron la misma mañana de la despedida al último tren que enfilaba desde allí la ruta del Oeste: "El progreso. Pero qué pena. ¡Viva Madrid-Delicias!". Porque, a fin de cuentas, Delicias permanece incólume, como la valiosa reliquia que es.

¿Acaso ignoraban ustedes que la gran cubierta metálica, que tanta prestacia da el casi centenario inmueble, fue proyectada



Un tren bajo el voladizo salido del compás y el tiralíneas de Eiffel, un nombre vinculado ya indisolublemente a una torre que preside a todo París.

## METALICA

## UN INGENIERO

por el francés Alejandro Gustavo Eiffel, el constructor de la famosa torre parisiense de su nombre? No lo desconocían, estamos seguros. Pues bien; que nosotros sepamos, Delicias fue la única obra de este tipo que el inmortal ingeniero dejó en España. Eiffel se nos presenta, por lo tanto, como el verdadero protagonista de la nota recordatoria de hoy.

### EIFFEL, UN INGENIERO DE FERROCARRILES

A Eiffel debemos el puente sobre el río Tajo, en la línea (ferroviaria) Madrid-Cáceres-Lisboa;

esto es, en el mismo itinerario cuya estación de término, del lado español, era Delicias. Antes de causar sensación en todo el mundo con el diseño y la erección de la famosa torre que recuerda el acontecimiento de la Exposición Internacional de 1878, Gustavo Eiffel había contribuido con sus valientes e innovadoras ideas a la consecución de una infraestructura ferroviaria moderna y dispuesta a superar los más difíciles obstáculos de la geografía. Sus primeros pasos como ingeniero los dio, precisamente, como empleado de los Chemins de Fer; para más detalle, en el tendido de puentes

metálicos audaces y tremendos. De tal suerte, que la obra de la estación de Delicias es un hito, una huella eiffeliana en el entramado ferroviario transeuropeo: de Burdeos a Lisboa, pasando por Madrid. Y ocurre que estas construcciones no son menos decisivas, en lo práctico, que la torre que alzó en el Campo de Marte, corazón de la urbe de París, no sin vencer resistencias, escepticismos popular y oficial, polémicas apasionadas en todos los círculos franceses, frente a su ocurrencia, para entonces descabellada, de perpetuar la referida Exposición Universal con un "armatoste" de 300 metros de altura, por lo demás incorporado de modo consustancial a la imagen que ofrece al mundo la Ciudad Luz. El emblema más

## ★ Constituye un hito sobresaliente en la obra que legó el Inmortal constructor a la red ferroviaria Ibérica.

socorrido de la capital francesa, la Tour Eiffel, sigue en pie.

### EL ENCANTO DE LA MARQUESINA

El encanto de los ahora silenciosos andenes, un como aire decimonónico vanidoso de la confianza en el progreso, ya quedó impreso en el celuloide varias veces. Escenas de "Doctor Zhivago", la película basada en la novela de Boris Pasternak, tuvieron en Delicias escenario. Hasta el ambiente tan característico que proporciona al recinto la marquesina, la sección de cuyos arcos no es, contra lo más habitual, de medio punto, sino angular y ligeramente alabeados a su unión con los pilares, es ya una insinuación de la morería pacense o las formas arquitectónicas de un Portugal impregnado de influencias ultramarinas. La marquesina salida del ingenio del francés parece, más que un desafío a la libertad atmosférica, una amable invitación al espacio en derredor para que entre y se quede en medio de los trenes, sus amigos de siempre.

Las construcciones metálicas al estilo de Madrid-Delicias dejaron paso, en nuestros días, a las no menos atrevidas estructuras de hormigón, en el manejo de las cuales el español Eduardo Torroja fue un maestro de prestigio internacional. Pero esto es otro asunto.

Eiffel dejó en Delicias una muestra de su talento, que, para nuestro sentir, conjuga la desafiante potencia de la técnica orgullosa, segura de sí misma, con la hermosura de las ejecuciones ingenuamente complicadas, pero sabia y tozudamente celosa de su fe en los adelantos. Es decir, en el porvenir de tiempos mejores.

"Es el progreso. Así que viva siempre Madrid-Delicias".