

cuarenta santos metidos en hornacinas, y cuya cresta presenta, en sus extremos, ángeles volantes. El altar mayor, exento, bloque de granito pulimentado y recubierto con chapa dorada, y cuyos motivos decorativos son: el Santo Entierro, en el frontal anterior, y la Santa Cena, en el frontal posterior. Y el admirable Cristo, de talla policromada y perfecta anatomía, clavado en una cruz de enebro, que presiden el altar mayor, y que es obra del escultor Zumaya Beovide. Y el Cristo yacente, labrado en alabastro, en el lado de la Epístola, a cuyos lados están las figuras de la Virgen y San Juan.

Y... ¿nada más? Pues, en verdad: nada más. Las restantes cosas —objetos, figuras— que allí se acumulan tienen más el deseo de levantar las admiraciones efímeras que el de exigir el examen riguroso del arte o del bello recuerdo de siglos.

Lo demás... son dimensiones para arrancar el asombro turista de cada día y que, con cada día, se desasombra olvidado. Alturas de 25, de 40, de 150, de 300 metros... Lo dicho: alturas y anchuras para *epatar* al burgués y al menestral domingueros, y a las manadas de turistas llegados en enormes autocares.

Del Valle de los Caídos al pueblo de Guadarrama, apenas cuatro kilómetros de andadura sosegada y limpia. Pueblo clave, allá en pasados siglos de conquista musulmana y de reconquista cristiana, precisamente por estar al pie de los más fáciles pasos de la Carpetana, entre las tierras segovianas y las madrileñas. Los últimos ejércitos, huidizos como corzos, que cruzaron por el pueblo de Guadarrama fueron los napoleónicos, ya desflecados por causa de ese miedo pánico que se dice *es libre*. De la iglesia parroquial de Guadarrama, me pete seleccionar, por pura estimativa visual y recordatoria, precisamente lo que resta de ella: los muros, la capilla mayor y la torre, renacentistas del siglo XVI. Y de la iglesia de San Miguel, barroca sería del XVIII, las portadas adinteladas, consteladas (según cuenta una inscripción sobre el dintel de la puerta de la Epístola):

«Por el Real Pósito de la Villa y Corte de Madrid. Año 1746». (Año *realmente* importante porque zurció los reinados de don Felipe V y de don Fernando VI. El *acabóse* de aquél y *el no va más* de éste.)

En Cercedilla, y en su templo de San Sebastián, hay objetos que merecen reparo y posterior selección. El artesonado de la nave central. La reja, en el lado de la Epístola, *firmada* en 1741 por Juan Rubio de la Mota. El retablo mayor, de dos cuerpos, con muy acusadas reminiscencias y aún más acusados retoques churriguerescos. Y una pintura de la Asunción, interesante, de la escuela madrileña del XVIII.

De la iglesia parroquial de la Concepción de Nuestra Señora, en el pueblo de Los Molinos, no por valioso, sino por curioso, el retablo mayor, barroco, *recompuesto* con partes de otros retablos ni de la misma época —pues hay resto del XVI y del XVII— ni de parecido estilo, y en los que alternan tallas y pinturas sobre tablas; entre aquellas, un San Francisco policromado, del XVII. Entre éstas, un San Jerónimo penitente, la Sagrada Familia, Bautismo de Cristo y Pentecostés. Para que mis lectores sepan que los zurcidos no sólo se realizan en las telas y aun con telas distintas. El resultado en ambos zurcidos no es, ¡qué ha de ser!, de recomendación frecuente, pero sí de novedad desusada.

De la iglesia parroquial de Nuestra Señora del Enebral, del pueblo de Collado Villalba: la pila de agua bendita, de granito y del siglo XVIII. Y del mismo siglo la muy curiosa imagen de la Virgen titular, con el Hijo en brazos, talla de madera repintada, del XVII. La buena talla y mejor policromía del Cristo Crucificado, del XVII.

De la iglesia parroquial de Valdemorillo, dedicada a la Asunción de Nuestra Señora, muchas cosas que seleccionar. Torre (cabecera del lado de la Epístola, de mampostería y estilo gótico, de los siglos XIII o principios del XIV. La bóveda de los pies, con la inscripción de haberse acabado en 1601. Y aún anterior, 1521, la cabe-

cera externa del lado de la Epístola. La puerta de la sacristía, barroca, del XVIII, con buena talla de rocalla. El retablo policromado del presbiterio, con escudos eclesiásticos de los años 1653 y 1677. Y un buen Calvario barroco, de fines del XVII, con imágenes discretas *pero simpáticas*, del mismo siglo.

De la iglesia parroquial de la Asunción, del pueblo de Torrelodones, unos cuantos objetos *que me vendrían bien* para decorar mi domicilio *a lo extraño*: las columnas salomónicas del antiguo retablo; los mosaicos extravagantes del Sagrario, las vidrieras policromas... muy modernas, pero que, ¡vaya!, no están mal, *decorativamente*. Y también selecciono una torre garbosilla —último resto del que fuera castillo de «los Lodones»—, del siglo XIV, empinada, garrida, sobre un áspero montículo. Acaso mi simpatía por esta torre radique en que fue su primer señor —y su erector... mandante— el caballero don Tirso Lodón, compañero inseparable de armas y de francachelas arabigocastellanas del rey don Alfonso VI, conquistador de mi Madrid.

Y... ¿qué seleccionar de los muy admirables palacete y palacio, respectivamente, de la Zarzuela y de El Pardo? Pues nada de nada. Y por dos razones. Por ser sus términos, términos ya de la Villa y otra vez Corte, y por contener ambos, mucho más aquél que éste, tales objetos preciosos que su sola enumeración formaría inventario de centenares de folios. Pero, creo yo, que con lo mucho seleccionado en toda la provincia de Madrid hay más que suficiente para redactar otro catálogo «de magnificencias» entrañables; demostraciones contundentes de cuán grande tontería se dice al decir que la provincia de Madrid carece de riquezas artísticas estimulantes... al robo en gran escala; aun cuando sea robo puramente imaginativo. Pero no por pensativo menos pecaminoso; ya que según nos adoctrinaron desde chicos, se peca gravemente de pensamiento, palabra, obra y omisión.

Fotos ROGELIO LEAL

---

# EL ELECTROTREN BASCULANTE YA ES UN HECHO

---

- *Estará en servicio en septiembre, para recorridos hacia el norte*
- *Se inauguró el vestíbulo de cercanías de la estación de Chamartín, que evitará las aglomeraciones a los usuarios de la provincia*

**C**ON la inauguración, el pasado 11 de junio, de un vestíbulo de cercanías han quedado concluidas las instalaciones directamente relacionadas con la explotación ferroviaria de la estación de Chamartín. Hasta la fecha, el Ministerio de Obras Públicas ha invertido cerca de tres mil millones de pesetas en la puesta a punto de la citada estación madrileña. De ellos, alrededor de ciento veinte millones han sido para la zona de cercanías.

La estación de Chamartín, como es sabido, atiende las relaciones ferroviarias del Área Metropolitana de Madrid, las de medio recorrido y las regionales de la zona Norte. La nueva instalación para cercanías que fue inaugurada por el ministro de Obras Públicas, señor Ortiz González, a quien acompañaba el titular de Vivienda, señor Lozano Vicente, tiene una superficie de tres mil metros cuadrados, y reúne todos los servicios correspondientes. Está dotada, además, de una sucursal del Instituto Español de Emigra-

ción y una zona exterior de aparcamientos con capacidad para trescientos vehículos. Su puesta en funcionamiento va a suponer una mejora del servicio, en cuanto que significa independencia de instalaciones con respecto a los de largo recorrido, cosa que obra a favor del usuario, evitando las aglomeraciones y otras deficiencias propias de una gran terminal de viajeros.

Pese a ser independiente, el nuevo vestíbulo forma parte de todo el complejo que compone la estación de Chamartín. El acceso a estas

## EL ELECTROTREN...

nuevas instalaciones, que enlazarán en su día con la línea VIII del metropolitano madrileño (Nuevos Ministerios-Fuencarral) facilitando el transporte directo desde la ciudad hasta la misma terminal de salida o viceversa, puede hacerse desde la calle Agustín de Foxá. Dispone de escaleras mecánicas y de los usuales servicios de información, bar, teléfonos públicos, consigna automática, teleindicadores de salidas y llegadas, quiosco de prensa, etc.

### ● ELECTROTREN

Tras la inauguración del nuevo vestíbulo para cercanías de la estación de Chamartín, los ministros y otras autoridades que les acompañaban participaron en la prueba del electrotrén «basculante», nuevo prototipo de tren capaz de alcanzar velocidades de hasta ciento ochenta kilómetros por hora. El recorrido realizado fue Madrid-Cercedilla y regreso, con un total de 118 kilómetros. En cada uno de los trayectos se invirtieron treinta y siete minutos, lográndose en algunos momentos la velocidad de 140 kilómetros por hora, pese a lo accidentado del terreno. Baste como ejemplo de las posibilidades de este tren los cálculos realizados con el recorrido Madrid-Gijón, que un electrotrén normal realiza en siete horas veintisiete minutos, mientras que el «basculante» es capaz de hacerlo con un ahorro de

tiempo de un treinta por cien, en sólo cinco horas trece minutos.

En principio, la presentación de este prototipo de Renfe —*es la única unidad existente hasta el momento*— estuvo prevista para el 29 de septiembre del pasado año. Pero fue postergada por diversos motivos. En aquellos momentos se anunció que, si las pruebas resultaban satisfactorias, el electrotrén basculante sería puesto en funcionamiento en unos tres o cuatro años. Sin embargo, según ha anunciado el director general adjunto de Renfe, señor Debasa, tras cumplir un período de prueba hasta finales del próximo mes de agosto, es muy probable que el nuevo prototipo de electrotrén entre en funcionamiento en el mes de septiembre de este año. Aunque, de momento, lo haría a modo experimental, realizando servicios no diarios y en trayectos hacia el norte de España. Las tarifas del nuevo tren no están establecidas aún, pero se ha asegurado que serán similares a las de los electrotrenes actuales.

### ● CARACTERÍSTICAS

Son numerosos los países que, desde hace algunos años, intentan obtener un tipo de trenes que permitan desarrollar mayores velocidades en terrenos de orografía tan variada como los de Italia, Suiza o España, logrando al mismo tiempo un máximo de comodidad para el usuario. Solamente Espa-

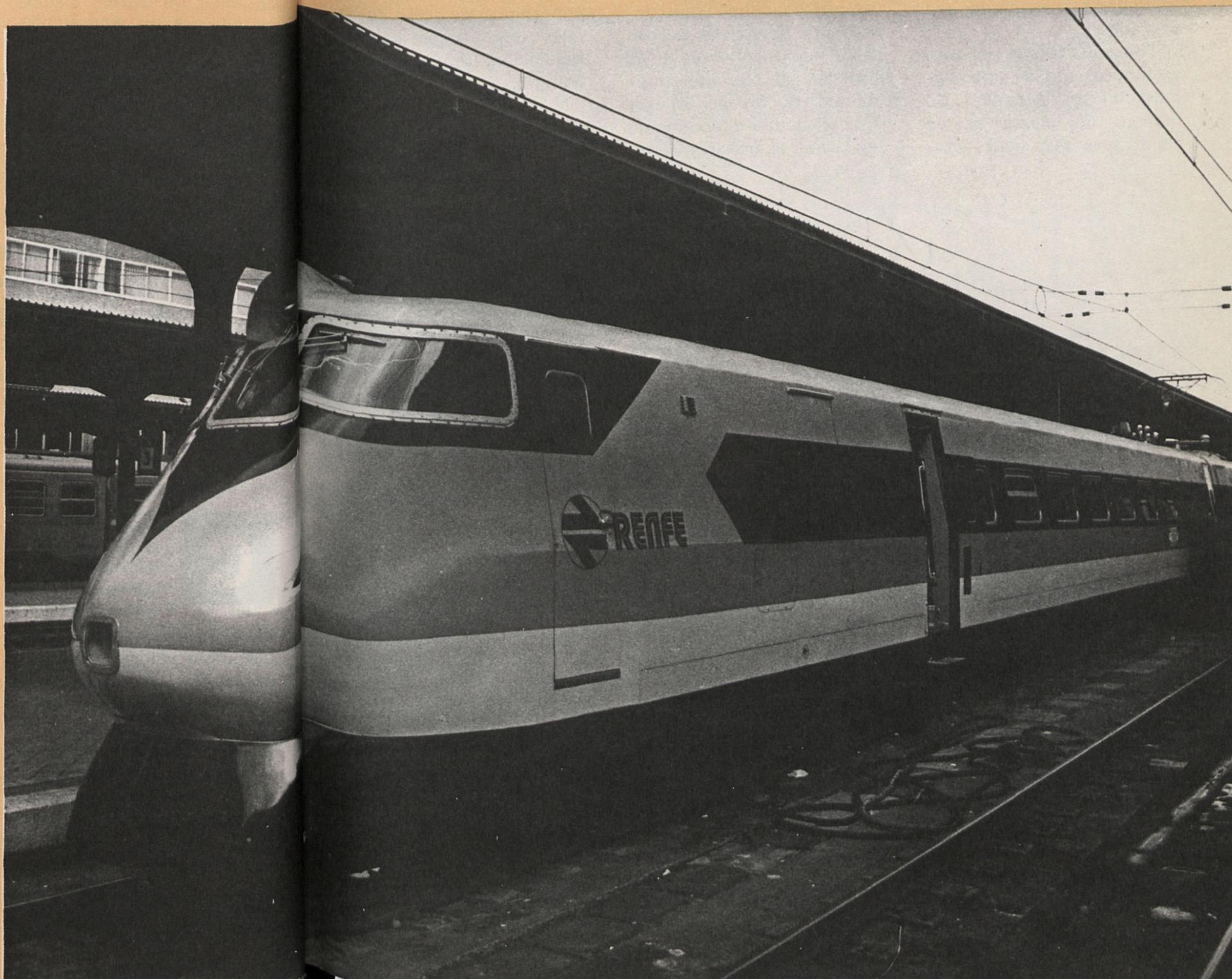
ña e Italia han conseguido, trabajando conjuntamente —*a través de las sociedades Fiat y C.A.T. (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles)*—, obtener algo positivo, como es el caso de este nuevo electrotrén basculante.

Entre las características

que presenta este nuevo modelo destacan, además del sistema de cajas basculantes —*que le da nombre*— que le permite aumentar la velocidad del tren manteniendo el confort de los viajeros mediante la inclinación de las cajas de los coches en las curvas; el convertidor

estático de potencia para la alimentación de los circuitos auxiliares; el equipo de repetición de señales sobre el vehículo y el frenado automático, que garantizan el cumplimiento exacto de las órdenes dadas por las señales colocadas a lo largo de la vía, con posibilidad de

frenado automático del tren en caso de incumplimiento de las mismas por parte del equipo de conducción de las máquinas; el dispositivo de velocidad prefijada; el bastidor articulado de los «bogies» para permitir su mejor adaptación al plano de la vía; los centros ondu-



## EL ELECTROTREN...

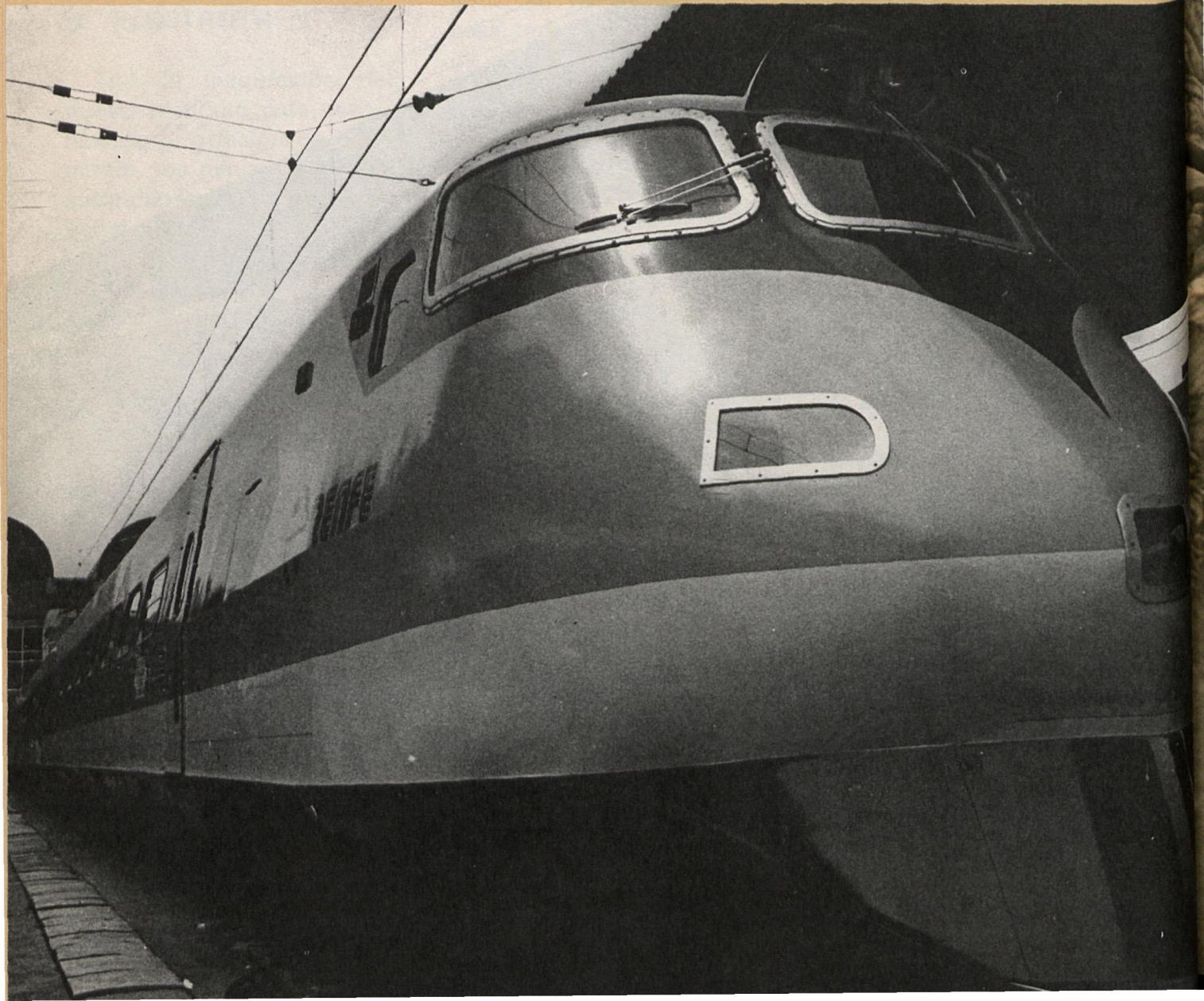
lados en las ruedas para disminuir su peso sin mermar su resistencia, y la tracción diseminada a lo largo de todo el tren para mejorar la adherencia. Para los frenados de emergencia dispone de freno electromagnético al carril, que, por medio de patines adecuados, actúa cuando la reducción de la velocidad real es inferior a la deseada.

Todos los coches del nuevo modelo son de tipo «salón» con pasillo central. Su número de plazas es de ciento sesenta y siete —cin-

*uenta y una para primera clase y ciento dieciséis para segunda*—. Los asientos son anatómicos —*con respaldo reclinable y orientable al sentido de marcha, en primera, y fijos y enfrentados dos a dos, en segunda*—. Todos los vagones están debidamente aislados para evitar ruidos en el interior. Las cabinas de conducción tienen una puerta de acceso desde el exterior y sus lunas frontales son de tipo anti-choque, de grueso espesor y calefactadas interiormente para evitar el empañamiento.

Las puertas de acceso a los coches no se pueden abrir si la velocidad del tren es superior a los cinco kilómetros por hora. El prototipo está dotado, además, de equipo magnetofónico, que permite la transmisión de información al público y la emisión de música ambiental. Tiene, finalmente, los consabidos servicios de cafetería-bar, calefacción y refrigeración, según la época del año.

IZAGA USALLAN



**UN CASO  
UNICO  
EN  
EL MUNDO:** | **LA COLECCION  
DE LITOFANIAS  
DE D. ANTONIO GUISTADO,  
EN EL ESCORIAL**



*Un arte desaparecido hace cien años*

●  
*Las litofanías son pequeñas placas de porcelana  
con relieves*





**C**UANDO se habla de San Lorenzo de El Escorial, todo el mundo piensa inmediatamente en su famoso Monasterio, obra clave de la arquitectura española, así como en las innumerables riquezas artísticas que en él se conservan. Pero lo que la mayor parte de la gente ignora, incluso algunos entendidos en materia artística, es que en este bello lugar de la sierra madrileña existe una magnífica colección particular de litofanías, perteneciente a don Antonio Guisado Garay, que podemos considerar por sus características, tanto de calidad artística como de cantidad de piezas reunidas, como la colección particular conocida más importante del mundo, dejando al margen la que se exhibe en el Museo de Toledo (Ohio) en Estados Unidos, que cuenta con más de 2.000 litofanías.

## ¿QUE ES UNA LITOFANIA?

Pero enseguida surge la pregunta, ¿qué es una litofanía? No es fácil encontrar la respuesta. Si acudimos al Diccionario de la Real Academia Española no encontramos una definición de este arte, lo cual no deja de sorprendernos, ya que la palabra (de etimología griega compuesta por las voces «lithos» = piedra y «phanos» = transparente) aparece en diccionarios y enciclopedias de otros países y, por otra parte, se encuentran entre el número de palabras admitidas oficialmente otras similares como litografía y litofotografía. Así, pues, creemos conveniente que sea admitida una palabra que designa, aunque no con absoluta propiedad, ya que se trata de porcelana y no de piedra, un arte desaparecido hace casi cien años pero del cual existen vestigios que se deben designar de algún modo. También se ha llamado a las litofanías «Transparencias de Berlín», ya que en las manufacturas de esta ciudad se alcanzó el más alto grado de perfección, pero esta denominación no resulta convincente, ya que no se debe ignorar las fábricas que existieron en otros países y esto sería en realidad nombrar la parte por el todo.

Las litofanías son pequeñas placas de porcelana dura, blanca (biscuit) con relieves de temas diversos (de género, religiosos, etc.) en vaciado, es decir que se logra este relieve por medio de zonas hundidas y en resalte (negativo-positivo), de mayor o menor grosor de la porcelana, para que vistas al trasluz produzcan el efecto de un relieve en grisalla. Se comenzaron a fabricar entre 1827 y 1828.

En cuanto al tamaño, suele oscilar entre los 8 a 10 cm. de alto en las más pequeñas hasta 20 ó 25 cm. las mayores, en líneas generales. El tamaño más corriente suele ser de 12 a 15 cm. de alto por 10 ó 12 cm. de ancho.

Respecto a la forma, se puede decir que la más común en estas plaquitas de porcelana es el rectángulo, aunque también se encuentran ovaladas, en forma de tondo (esta forma circular a veces se utilizaba como fondo de jarras de cerveza o tazas), cilíndrica, de teja, etc. Tanto el tamaño como la forma estaban subordinados generalmente a la función a que se destinaran las litofanías, ya que no sólo eran objetos de adorno, sino que también desempeñaban un papel utilitario. Unas veces iban incorporadas a pantallas de lámparas de mesa, lo cual contribuía a lograr bellos efectos de luz. Otras veces se colgaban delante de los balcones por medio de unas cadenitas, por esta razón se puede observar aún en algunas litofanías unas pequeñas perforaciones en la parte superior, ya que por ahí pasaba la cadena. También era costumbre enmarcarlas en soportes de bronce, porcelana, etc., en cuya parte posterior existía un recipiente para colocar una vela.

## COMO SE FABRICA UNA LITOFANIA

La técnica utilizada para fabricar litofanías es lenta y complicada, por esta razón la producción fue muy limitada aun en la época de mayor éxito. En primer lugar se extendía una capa fina de cera dura sobre una tablilla de cristal, después se grababa sobre ella el modelo que se deseara copiar, lo cual requería gran atención por parte del artista si quería lograr bien los efectos de luces y sombras, por eso era fundamental utilizar un cristal como soporte, ya que de esta manera se podía ver al

