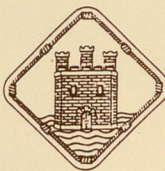


VOLUMEN IX (1997)

ANALES COMPLUTENSES

Anales COMPLUTENSES

VOLUMEN IX
(1997)



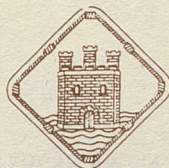
Institución de Estudios Complutenses
Alcalá de Henares



Anales COMPLUTENSES



VOLUMEN IX
(1997)



Institución de Estudios Complutenses
Alcalá de Henares

INSTITUCIÓN DE ESTUDIOS COMPLUTENSES

Edificio Santa Úrsula

C/. Santa Úrsula, 1 - Despacho 2

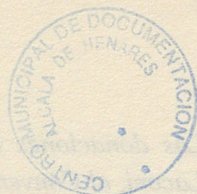
28801 Alcalá de Henares (Madrid)

I.S.B.N.: 84-88293-12-7

Depósito Legal: M-36530-1995

Imprenta: GRÁFICAS BALLESTEROS

C/. Carmen Calzado, 3. 28801 Alcalá de Henares (Madrid)



ÍNDICE

<i>Prólogo</i>	3
<i>In Memoriam</i>	5
ESTUDIOS	
<i>Hallazgo de una sepultura romana en la calle Núñez de Guzmán de Alcalá de Henares (Madrid)</i> , por Francisco ARDANAZ ARRANZ	9
<i>Documentos Cervantinos de Arganda del Rey</i> , por Jesús Antonio DE LA TORRE BRICEÑO	13
<i>Los Borja y Alcalá</i> , por Ángel ALBA ALARCOS	35
<i>Jarro de Aguamanil (orfebrería civil)</i> , por M. ^a Evangelina MUÑOZ SANTOS	45
<i>Un príncipe en el Alcalá cervantino: La estancia de Alejandro Farnesio</i> , por Francisco Javier DÍAZ GONZÁLEZ	51
<i>La capilla de las Santas Formas en la antigua Iglesia de la Compañía de Jesús de Alcalá de Henares</i> , por Carmen ROMÁN PASTOR	59
<i>El Colegio de la Madre de Dios de la Universidad de Alcalá de Henares</i> , por Luis Miguel GUTIÉRREZ TORRECILLA y Esperanza BORT TORMO	101
<i>Cervantes y el Conde de Lemos: Una breve, pero fructífera relación</i> , por Eduardo GIL GARCÍA	145
<i>El establecimiento penitenciario de una jurisdicción privativa: La cárcel de la Universidad de Alcalá en el siglo XVII</i> , por Ignacio RUIZ RODRÍGUEZ	165
<i>Platería complutense en tierras de Sigüenza</i> , por Natividad ESTEBAN LÓPEZ	185
<i>La anexión del Real Colegio de San Jorge al Colegio de San Patricio de Salamanca (1778-1785): La pérdida de una institución educativa irlandesa para la Universidad y ciudad de Alcalá</i> , por Óscar RECIO MORALES	197
<i>El Agustino Enrique Flores y Alcalá de Henares</i> , por F. Javier CAMPOS Y FERNÁNDEZ DE SEVILLA	215

<i>Las donaciones de doña Inés Catalina Ponce de León, marquesa de Laconi, al Convento de Carmelitas Descalzas del Corpus Christi en Alcalá de Henares (1727)</i> , por José Luis BARRIO MOYA	237
<i>Miguel de Cervantes y Alcalá de Henares. Intentos de enaltecimiento de la figura de Cervantes en la ciudad complutense en el siglo XIX</i> , por María José RUBIO FUENTES y Benjamín VAQUERO CHINARRO	251
<i>El fracaso de un proyecto ferroviario: La construcción de una línea de Madrid a Fuente el Saz, con ramales a Alcalá y Torrelaguna</i> , por Luis miguel DE DIEGO PAREJA	277
<i>El Henares en la literatura del siglo XIX</i> , por José Carlos CANALDA	289
<i>La ínsula barataria</i> , por José BARROS CAMPOS	309

RESEÑAS

<i>Cervantes (1547-1616)</i> de Ángel Pérez López, por FERNANDO GARCÍA-PELAYO GROSS	331
<i>La expulsión de los jesuitas de Alcalá de Henares en 1767 y vicisitudes de sus propiedades hasta su regreso en 1827</i> de Luis Miguel de Diego Pareja, por Pedro BALLESTEROS TORRES	333
<i>La casa del Rey. Cuatro siglos de historia</i> de Jose Antonio de la Torre Briceño; Ana Mur Raurell; José Barros Campos y María Huelves Muñoz, por José Luis BARRIO MOYA	336
<i>La ilustración del libro antiguo en España</i> de James P.R. Lyell, por Francisco JAVIER GARCÍA	337
<i>Jornadas sobre el Real Sitio de San Fernando y la industria en el siglo XVIII</i> de Susana Torreguitart Búa, po Francisco JAVIER GARCÍA GUTIÉRREZ	338
<i>La mano de Goya. Dos complutenses en una cúpula de El Pilar</i> de Francisco Javier García Gutiérrez, por Antonio MARCHAMALO SÁNCHEZ	339
<i>Memoria gráfica de Alcalá (1860-1970)</i> de L.A. Cabrera Pérez; J.F. Huerta Velayos y M.V. Sánchez Moltó, por Francisco JAVIER GARCÍA	340
<i>Epílogo</i>	341

ACTIVIDAD INSTITUCIONAL	345
-------------------------	-----

EL FRACASO DE UN PROYECTO FERROVIARIO: LA CONSTRUCCIÓN DE UNA LÍNEA DE MADRID A FUENTE EL SAZ, CON RAMALES A ALCALÁ Y TORRELAGUNA.

Luis Miguel DE DIEGO PAREJA

En 1859 llegaba por vez primera el tren a la estación de Alcalá¹. La estación original, que se mantuvo en servicio desde su construcción hasta la inauguración de la actual, pertenecía a la Compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) y más que a las necesidades socioeconómicas de la ciudad complutense su construcción se debía a la fortuna de encontrarse ubicada en el trayecto de la línea Madrid-Zaragoza².

El tiempo transcurrió sin pena ni gloria para la estación y la línea entre Madrid y Alcalá, destacando únicamente las visitas de personalidades como Prim o Alfonso XII³. Sin embargo, a finales de siglo, no tanto por haber mejorado la situación económica de la ciudad, sino por tratarse de un interés más general, las Cortes aprueban, el 6 de junio de 1892⁴, la construcción de una línea ferroviaria de vía estrecha desde Madrid a Fuente el Saz, con ramales a Torrelaguna y Alcalá,

¹ No hay acuerdo entre los distintos autores que han abordado el tema sobre la fecha exacta de la llegada del primer tren a la estación de Alcalá. SÁNCHEZ MOLTÓ, Vicente: «Historia de la estación de Alcalá (II)», en *La Crónica*, 17-03-89 marzo de 1989, pág. 13, después de citar la que ofrece REYMUNDO TORNERO, Anselmo: *Datos históricos de la Ciudad de Alcalá de Henares*. Pág. 013, que señala fue el 25 de febrero de 1959 y a LÓPEZ GARCÍA, Mercedes: *MZA. Historia de sus estaciones*. Pág. 53, que se inclina por la del 3 de mayo del mismo año, tras haber consultado el borrador de un escrito del alcalde al comandante del puesto de la Guardia Civil de Alcalá, señala como probable que el suceso ocurriera el 2 de junio.

² Para los datos referentes a la antigua estación, SÁNCHEZ MOLTÓ, M. Vicente: «Historia de la Estación de Alcalá», en *La Crónica*, 10-03-89, pág. 11; 17-03-89, pág. 13 y 31-03-89, pág. 13.

³ *Ibíd.*

⁴ La fecha definitiva de aprobación de la ley es posterior, concretamente de 15 de julio del mismo año.

según el informe presentado por el ingeniero Luis Zapata, cuya concesión es otorgada a favor de este ingeniero y demás personal de la Compañía M. Lavaggi y Brockmann, colaboradores en el estudio del proyecto.

Sólo tres días después, el 9 de junio, don Luis Zapata, se dirige al ayuntamiento para dar noticia del proyecto y, sobre todo, para intentar conseguir de éste, al igual que del resto de las autoridades municipales de los pueblos por los que había de discurrir la línea férrea, mayores facilidades para la expropiación de los terrenos que las otorgadas por la propia ley, intentando incluir una cesión de forma gratuita, basándose en lo muy conveniente que esta construcción iba a resultar para la ciudad⁵.

Sin embargo, al estar Alcalá ya comunicada por vía férrea con Madrid, el proyecto no suscitó ningún interés entre nuestros regidores.

Ante las dificultades encontradas y el fallo de los apoyos económicos previstos y, autorizados por una Real orden de 29 de octubre de 1902, los propietarios originarios de los derechos de construcción de la línea los transfieren a favor de la Compañía Anónima Ferroviaria Vasco-Castellana.

Para entender los motivos del interés de la compañía Vasco-Castellana en la construcción de este ferrocarril, hay que hacer un breve análisis del sistema ferroviario del norte español en el que, debido al sistema de concesiones, todo el tráfico entre Madrid y la Meseta Norte y Santander y el País Vasco debía realizar un amplio rodeo, pasando por Avila, Medina del campo, Valladolid, Venta de baños y, por fin, Burgos. Un rodeo que alargaba el recorrido en más de cien kilómetros⁶. Pues bien, a la adquisición de los derechos sobre la línea Madrid-Fuente el Saz, con el ramal a Torrelaguna había que añadir que esta compañía disponía de la concesión del tramo de Torrelaguna a Boceguillas, con ramal a Aranda de Duero y, finalmente, la de Aranda de Duero a Burgos, además de las necesarias para unir la capital castellana con Bilbao. Con ello queda bien a las claras el interés en la posible construcción de esta nueva línea que uniría Madrid con el norte de España y que, teniendo en cuenta las velocidades de los trenes de la época, podían reducir el viaje a cualquier localidad peninsular al norte de Burgos en más de tres horas.

⁵ ARCHIVO MUNICIPAL DE ALCALA DE HENARES (A.M.A.H.). *Administración Municipal. Obras Públicas*. Legajo 80/87.

⁶ Actualmente, a pesar de la construcción de una línea directa Madrid-Burgos, las deficiencias de la misma son tales que muy pocos trenes la utilizan, soportando el trazado por Avila y Valladolid la mayor parte del tráfico.

EL PROYECTO

Teniendo en cuenta el interés primordial de la compañía en disminuir la longitud del trayecto, es lógico el interés expuesto en el informe realizado ante el Ministerio acerca de la conveniencia de separarse lo menos posible de la línea recta, por lo que se solicita de las autoridades del Ministerio de Fomento una revisión del proyecto del ingeniero don Luis Zapata⁷.

Según el primitivo proyecto, aprobado por las Cortes, la salida de la capital sería desde el denominado «ensanche» de Madrid, cerca de la carretera de Zaragoza, a unos 400 metros del barrio de la Guindalera. Dirigiéndose al este, pasaría por los entonces pueblos de Canillejas y Barajas, para cambiar en este pueblo su dirección hacia el nor-este, atravesando el Jarama frente a Paracuellos y continuando en dirección norte hasta Fuente el Saz, para seguir también hacia el norte hasta Torrelaguna, después de cruzar de nuevo el río Jarama. El ramal a Alcalá, partiría de esta misma línea en Canillejas, continuando en dirección este para atravesar el Jarama a la altura del término municipal de San Fernando, siguiendo a partir de aquí paralela a la línea del ferrocarril Madrid-Zaragoza.

La nueva propuesta que hace la Compañía Vasco-Castellana, en lugar de dirigirse hacia el este, desde el punto de partida en el «ensanche» de Madrid, lo haría hacia el norte, pasando por el pueblo de Fuencarral, seguiría por la ladera derecha del arroyo de la Vega para llegar a San Sebastián de los Reyes, desde donde arrancarían el ramal a Torrelaguna, que a la postre sería la principal por su unión con las concesiones que llegarían a Burgos y Bilbao. Desde San Sebastián de los Reyes saldría una línea a Fuente el Saz, de la que se desgajaría el ramal a Alcalá después de cruzar el río Jarama, siguiendo el río hasta quedar libre de los cerros de Paracuellos, desde donde se dirigiría a Alcalá siguiendo la línea más recta posible.

Para finalizar con el proyecto, se propone un ancho de vía de 435 milímetros entre las caras interiores de los railes, al considerar que si la línea tenía que ser de vía estrecha, cualquier ancho inferior al normal cumpliría con este requisito.

⁷ ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN (A.G.A.) Obras Públicas. Caja 28.287.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA LÍNEA

El proyecto de la compañía Vasco-Castellana constaba de dos propuestas, una para vía única y otra para doble.

En la vía única se preveía un ancho total de seis metros, distribuidos en la forma siguiente:

- Distancia entre carriles 1,435.
- Cabezas de los dos carriles 0,120.
- 1,4225 de balasto⁸ a cada lado 2,845.
- Dos banquetas de 0,800 1,600.
- Total 6,000.

Para las cunetas se fijaba medio metro de ancho en la superficie y 15 centímetros en el fondo, con taludes de 45°.

El talud de los terraplenes se calculaba en metro y medio de base por un metro de altura, inclinación adoptada en la generalidad de las construcciones ferroviarias de la época. Por lo que se refiere a los taludes de los desmontes, se proyectaban con un metro de base por metro y medio de altura, ya que la mayor parte de los mismos serían de tierra dura para los que sería suficiente esa inclinación. Las excepciones en roca, al ser en su mayor parte de caliza, podrían tener la misma inclinación.

Por lo que se refiere a la vía doble, el ancho se fijaba en 9,40 metros, con el siguiente desglose:

- Entrevía 1,800.
- Dos vías incluyendo los carriles 3,110.
- 1,44 de balasto a cada lado 2,880.
- Dos banquetas de 0,805 cada una 1,610.
- Total 9,400.

Para este caso se proyectaban unas cunetas de 80 centímetros de ancho en la superficie y 40 en el fondo, con taludes de 45°. Los taludes de desmonte y los terraplenes en la misma forma que los de vía única.

⁸ Capa de grava o de piedra machacada, que se tiende sobre la explanación de los ferrocarriles para asentar y sujetar sobre ellas las traviesas.

El proyecto incluía vía doble entre Madrid y Torrelaguna, al ser la que se iba a prolongar hasta Burgos, y sencilla en los tramos de Alcalá y Fuente el Saz.

DIVISIONES DE LOS TRAYECTOS.-

Según las disposiciones legales vigentes en el momento, los proyectos ferroviarios debían dividirse en distintas secciones que en ningún caso podían corresponder a distintas provincias. Al no ser esta la situación que nos ocupa, por discurrir íntegramente por la provincia de Madrid, se prevé sólo una sección, dividida en varios tramos:

Madrid a Fuente el Saz:

- 1º.- 7.604,29 m.
- 2º.- 8.524,41 m.
- 3º.- 6.611,65 m.
- 4º.- 7.060,35 m.

Madrid a Torrelaguna:

- 1º.- El mismo que el de Fuente el Saz.
- 2º.- El mismo que el de Fuente el Saz.
- 3º.- 9.491,13 m. (1.243,44 m. al tramo anterior).
- 4º.- 12.422,71 m.
- 5º.- 11.767,46 m.

Madrid a Alcalá de Henares:

- 1º.- El mismo que el de Fuente el Saz.
- 2º.- El mismo que el de Fuente el Saz.
- 3º.- 4.252,28 (1.243,44 m. al tramo anterior).
- 4º.- 9.887,28 m.
- 5º.- 12.896,52 m.

La fijación de los tramos viene dada por el límite con un obstáculo importante, por ejemplo el arroyo de la Vega, entre los tramos 2º y 3º ó el río Guadalix entre los tramos 4º y 5º.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL TRAYECTO MADRID-ALCALA.-

Tramo primero: partiendo de la cota 710,90 en los terrenos llamados «La Monturca» a la derecha del hipódromo, cruzando el camino viejo a Chamartín de la

Rosa, las carreteras desde el hipódromo a este pueblo y a la de Irún y los caminos antiguos a Fuencarral y Alcobendas, se dirigiría al pueblo de Fuencarral, donde se levantaría la primera estación. Para este trayecto no se precisaban obras de importancia.

Tramo segundo: sería el más accidentado de la línea, con más de la mitad de su recorrido en curva. Su trazado discurriría por la ladera derecha del arroyo de la Vega hasta llegar al valle del Jarama. Los cuatro cruces que debían llevarse a cabo sobre el camino viejo de Madrid a Alcobendas se solucionarían con dos pasos a nivel y ligeras desviaciones del camino en los otros dos casos. También se construirían dos cruces con pasos a nivel en el camino de Alcobendas a la ermita de Nuestra Señora de la Paz y en un camino agrícola.

Este trayecto finalizaría con el cruce del arroyo de la Vega, previéndose hacerlo con un tramo de 20 metros de luz, suficiente para el caudal contando con posibles avenidas extraordinarias

Tramo tercero: tras superar una pendiente para cruzar el cerro de Mangranillo se continuaría descendiendo hacia el Jarama. Antes de llegar a este río se proyectaba la construcción de la segunda estación, en término municipal de Cobeña, cerca del palacio de Belvis.

Para el cruce del Jarama se eligió un punto en el que el río está bastante encauzado y con una pequeña inclinación. El punto de luz se calcula en comparación del existente aguas arriba en la carretera de Algete, con un puente de piedra de tres vanos de 20 metros cada uno. Aguas abajo los puentes existentes ofrecen unos claros algo más pequeños, pero con medidas aproximadas, por lo que se proyectaba la construcción de un puente con un claro central de 35 metros entre ejes y dos laterales de 20 metros como desagües supletorios en caso de avenidas extraordinaria. Los estudios realizados permitían asegurar una fijación de los cimientos a cinco metros de profundidad.

Tramo cuarto: recorrería la margen derecha del Jarama, con muy buenas condiciones para la construcción y finalizaría en la estación de Fuente el Saz.

RAMAL A ALCALA:

Tramo cuarto: arrancarían desde el tramo tercero a Fuente el Saz, justo después del cruce del río Jarama para seguir paralelo a éste. En esta recta se situaría la estación de Paracuellos. A continuación, el recorrido bordearía el Jarama, con

grandes curvas, dado lo serpenteante del río y el escaso margen que éste ofrece entre su cauce y los cerros de Paracuellos. Las carreteras de Cobeña y de Paracuellos se salvarían con cruces a nivel. Al llegar a la divisoria de aguas entre el Jarama y el Henares, el trazado tomaría directamente el rumbo de Alcalá, con una recta de algo más de 8 kilómetros en la margen derecha del Henares, en la que se levantaría la estación de Torrejón, teniendo que salvar únicamente los arroyos de Ardoz y de Torote. Cruzado este último, tras una curva de 1.500 metros, vuelve una alineación recta de 3.300 metros, prácticamente paralela al ferrocarril Madrid-Zaragoza. En el cruce de la carretera de Ajalvir se construiría un nuevo paso a nivel. La estación de Alcalá se levantaría antes del cruce del arroyo Camarmilla, ya que físicamente sería imposible que llegara a la población al encontrarse en su recorrido el cementerio.

LAS ESTACIONES

En el trayecto Madrid-Fuente el Saz se proyectaban dos estaciones: Fuencarral y Cobeña. En el Madrid-Torrelaguna cuatro: Fuencarral, San Sebastián de los Reyes, San Agustín y el Molar. Entre Madrid y Alcalá, también cuatro: Fuencarral, Cobeña, Paracuellos y Torrejón. Es decir, un total de 11 estaciones repartidas en las siguientes categorías:

- De primera clase: Madrid.
- De segunda clase: Alcalá y Torrelaguna.
- De tercera clase: Fuencarral, Cobeña, San Sebastián, San Agustín, el Molar y Fuente el Saz.
- Apeaderos: Paracuellos y Torrejón.

La estación de Madrid dispondría de:

- Edificio de viajeros, con andén y retrete.
- Muelle cerrado.
- Muelle cubierto.
- Muelle descubierto.
- Cochera para cuatro locomotoras.
- Cocheras para carruajes.
- Taller para reparaciones.
- Depósito de agua.
- Plataforma giratoria para carruajes.
- Plataforma giratoria para locomotoras.

- Báscula para vagones.
- Cambios de vía, discos de señales, etc.

Las estaciones de segunda (Alcalá y Torrelaguna) dispondrían de:

- Edificio de viajeros, con andén y retrete.
- Muelle cerrado.
- Muelle cubierto.
- Muelle descubierto.
- Cocheras para carruajes.
- Cocheras para dos locomotoras y taller.
- Depósito de agua.
- Plataforma giratoria para carruajes.
- Plataforma giratoria para locomotoras.
- Cambios de vía, discos de señales, garitas, etc.

Finalmente, las de tercera:

- Edificio de viajeros con andén y retrete.
- Muelle cerrado.
- Muelle descubierto.
- Cambios de vía, discos de señales, garitas, etc.

DISTANCIAS KILOMÉTRICAS ENTRE ALCALA Y EL RESTO DE ESTACIONES:

- Alcalá-Torrejón.- 9,7 km.
- Alcalá-Paracuellos.- 17,6 Km.
- Alcalá-Cobeña.- 22,1 km.
- Alcalá-Fuencarral.- 36,7 km.
- Alcalá-Madrid.- 43, 2 km.

MATERIAL MÓVIL Y PREVISIÓN DE TRENES.-

El proyecto preveía la adquisición del siguiente material móvil:

- 6 locomotoras.
- 2 coches de primera.
- 1 coche mixto de primera y segunda.
- 4 coches de segunda.
- 8 coches de tercera.
- 2 coches correos y celulares.
- 25 vagones de todas clases.



Los recorridos previstos eran tres diarios a cada estación final de cada ramal de viajeros y mercancías y los que fueran necesarios de mercancías.

PRESUPUESTO

El presupuesto total del ferrocarril ascendía a 6.847.587.70 pesetas que añadiendo los gastos del material móvil y otros accesorios suponía la cantidad de 7.382.758,96 pesetas, es decir, un coste por kilómetro de vía de 86.833, 14 pesetas.

Para los gastos de conservación y explotación se fijaban unas cantidades de 6.000 pesetas por kilómetro.

RESULTADO FINAL

Aunque con algunas prescripciones administrativas, las modificaciones propuestas al antiguo proyecto fueron aprobadas por una Real orden de 12 de octubre de 1903.

A partir de este momento las diversas fuentes consultadas se muestran esquivas referentes al proyecto. Según el Anuario de Ferrocarriles de 1905, la línea figura en el estado de «sin empezar la obra»⁹. En 1926 se incluye la línea Madrid-Burgos entre las de urgente construcción, aunque finalmente tampoco se inician las obras. En 1932, un proyecto burgalés de construcción del ferrocarril Madrid-Burgos, ni siquiera cita esta concesión¹⁰. La situación final es que cuando definitivamente se procede a la construcción de la línea Madrid-Burgos, después de la guerra civil, ésta se alejará de los antiguos proyectos, dirigiéndose tras salir de Madrid en dirección norte a Colmenar Viejo, Miraflores y finalmente discurrir paralela a la carretera de Irún, hasta cruzar el puerto Somosierra.

Fue un proyecto un tanto irreal que, aunque factible de ser rentable en lo referente al trazado Madrid-Burgos, nunca lo hubiera sido en el ramal de Alcalá, teniendo en cuenta que la nueva línea no acortaba en distancia el trayecto con Madrid y que, las nuevas estaciones con las cuales iba a estar unida Alcalá no hubieran tenido prácticamente solicitud de tráfico. Otra cosa más en contra del

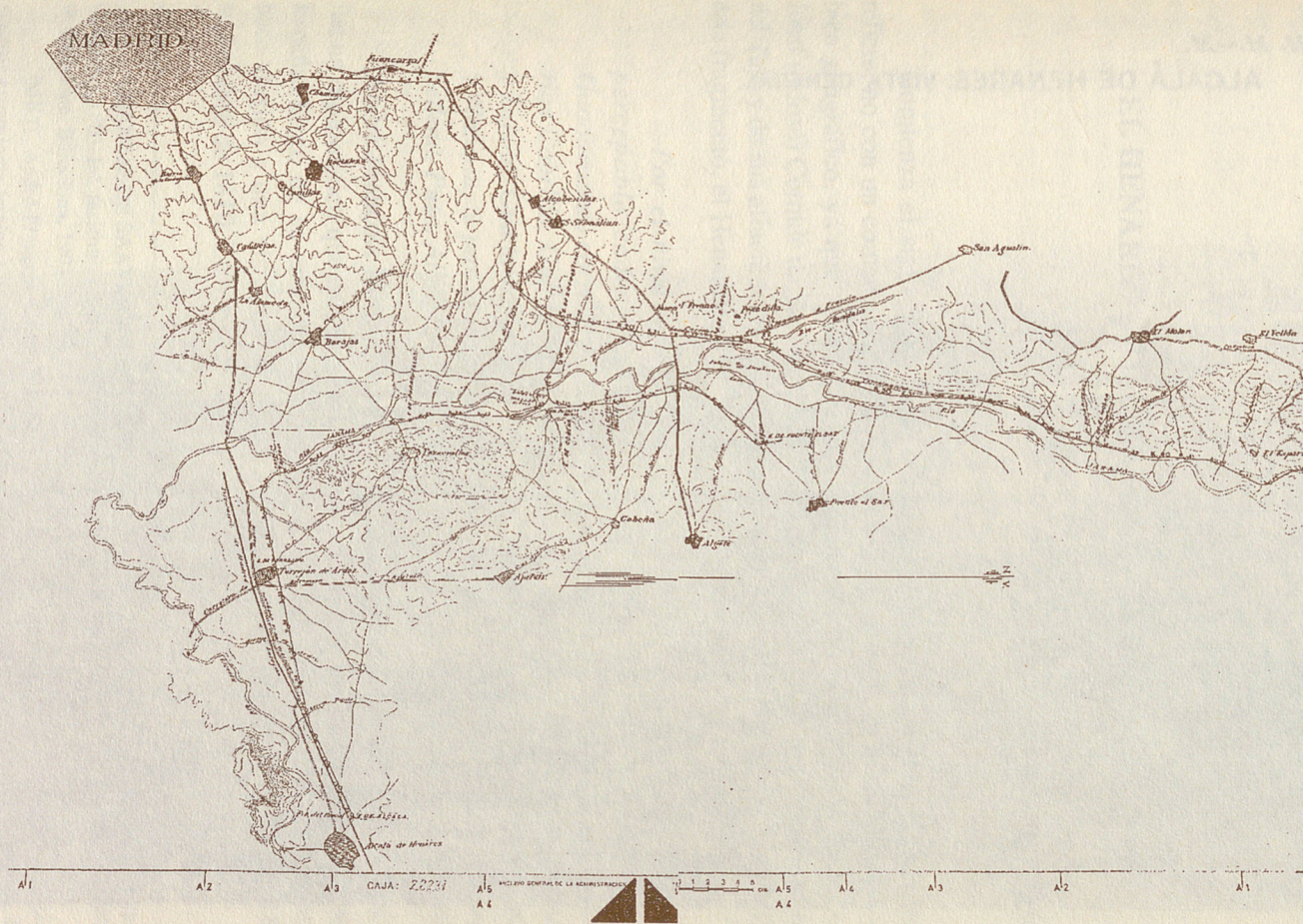
⁹ TORRE, Enrique de la: *Anuario de Ferrocarriles*. Madrid. Imprenta Central de los Ferrocarriles, 1905; pág. 151.

¹⁰ COMISIÓN Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias. *El ferrocarril directo Madrid-Burgos*. Burgos. 1932.

proyecto era la situación de la nueva estación, al lado del cementerio y más alejada aún si cabe que la de la línea Madrid-Zaragoza, es decir, los criterios de rentabilidad, a pesar de los estudios realizados en el proyecto presentado al ministerio no eran buenos, algo que creo sabían los directivos de la compañía, por lo que poco a poco fueron dejando de lado su construcción.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTOLA, M (Director): *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*. . Tomo I: *El Estado y los ferrocarriles*. Madrid. Servicio de Estudios del Banco de España, 1974. Tomo II: *La economía y los ferrocarriles*. Madrid. Servicio de Estudios del Banco de España, 1974.
- CARR, Raymond: *España 1808-1939*. Barcelona. Ariel, 1974.
- CASARES ALONSO, Anibal: *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Instituto Ibero-Americano de Desarrollo Económico. Madrid, 1973.
- COMISIÓN Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias. *El ferrocarril directo Madrid-Burgos*. Burgos. 1932.
- FAURA, Gabriel: *Memoria y establecimiento de una vía férrea desde el barrio de Tetuán a Torrelaguna*. Barcelona, 1884.
- GONZÁLEZ YANCI, M^a Pilar: *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la Geografía Urbana de la ciudad*. Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1977.
- MARTÍNEZ CUADRADO, M.: *La Burguesía conservadora (1874-1931)*. Historia de España Alfaguara. Tomo VI. Madrid, 1976.
- SÁNCHEZ MOLTÓ, M. Vicente: «Historia de la Estación de Alcalá», en *La Crónica*, 10-03-89, pág. 11; 17-03-89, pág. 13 y 31-03-89, pág. 13.
- TORRE, Enrique de la: *Anuario de Ferrocarriles*. Madrid. Imprenta Central de los Ferrocarriles, 1905.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco: *Origen de los ferrocarriles españoles*. Madrid, 1943.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco: «Ferrocarriles madrileños», en *Revista de Obras Públicas*, (enero, 1945); págs. 32-36.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco: *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, 1974.



Proyecto de recorrido del ferrocarril a Fuente el Saz con ramales a Torrelaguna y Alcalá. (A.G.A. Obras Públicas. Caja 28287).



Vista de la estación de Alcalá de la línea Madrid-Zaragoza, desde el convento de Gilitos.