

vialibre

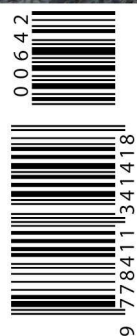
www.vialibre.org
número 642 • 6 euros
julio-agosto 2019 • año LVI

la revista del ferrocarril desde 1964

El AVE llega a Granada



- Cinco años de la Comisión Técnico-Científica para el Análisis del Sector Ferroviario Español
- El Ferrocarril en la provincia de Granada



historia

álbum
histórico

piezas
de museo

a todo
tren

libros

artes

mi cámara

historia

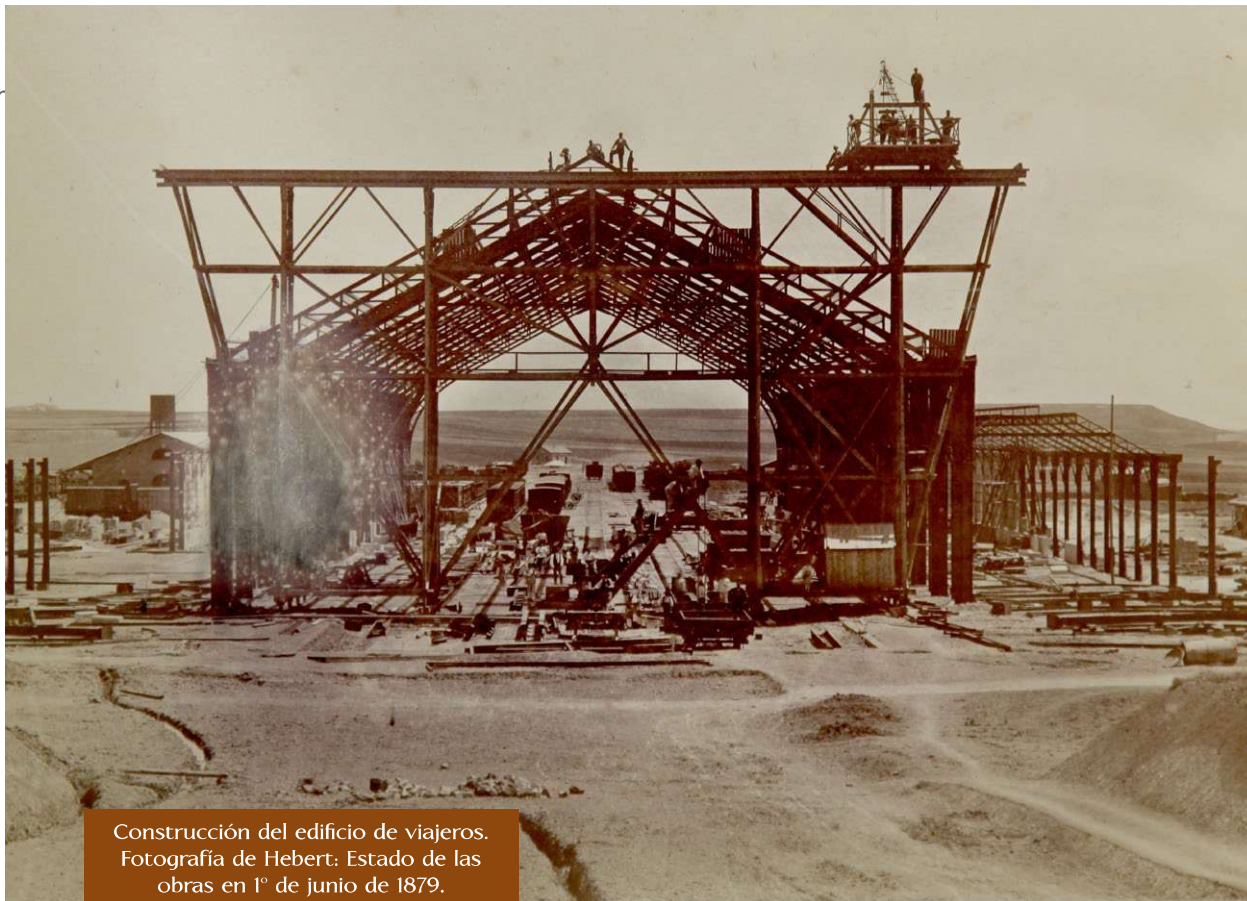


PAISAJES ESPAÑOLES

Vista aérea de la Estación de Delicias en 1961.

Madrid-Delicias: 50 años del cierre del servicio de viajeros

El pasado 1 de julio se cumplieron cinco décadas desde que dejó de funcionar el servicio de viajeros de la centenaria Estación de Madrid del Ferrocarril directo de Madrid a Ciudad-Real, así intitulada en la documentación antigua. La víspera salió de Delicias el último tren de pasajeros hacia Badajoz.



Construcción del edificio de viajeros.
Fotografía de Hebert: Estado de las
obras en 1º de junio de 1879.

No es la primera vez, ni será la última, que en *Vía Libre* se escribe sobre la primera estación monumental e internacional madrileña. En agosto de 1969, se hizo eco del cierre del servicio de viajeros recordando la pancarta pegada al último coche del postrero tren: “*Es el progreso. Pero qué tristeza. Viva Madrid-Delicias*”.

Desde entonces, los trenes de Extremadura y Portugal comenzaron a salir de Atocha. Poco después, en 1971, se produjo el cierre del servicio de mercancías y, posteriormente, su desafectación.

Durante el proceso de desindustrialización, el futuro del edificio de pasajeros fue incierto. Transcurrida la fiebre especuladora que amenazó su supervivencia, ocurrieron dos acontecimientos memorables: en 1980 se firmó el acuerdo entre Renfe y la Administración del Estado para instalar el Museo Nacional Ferroviario y el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología; y en 1981 se incoó expediente para declarar la estación monumento histórico-artístico.

Tras años de rehabilitación y acondicionamiento, el edificio de viajeros se convirtió, el 19 de diciembre de 1984, en sede del Museo del Ferrocarril, cambio de uso que garantizó su preservación.

■ La construcción

La estación fue construida por la Compañía de Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez (CRB). Modesta empresa privada de ámbito local y pequeña constituida en 1861 con capital francés.

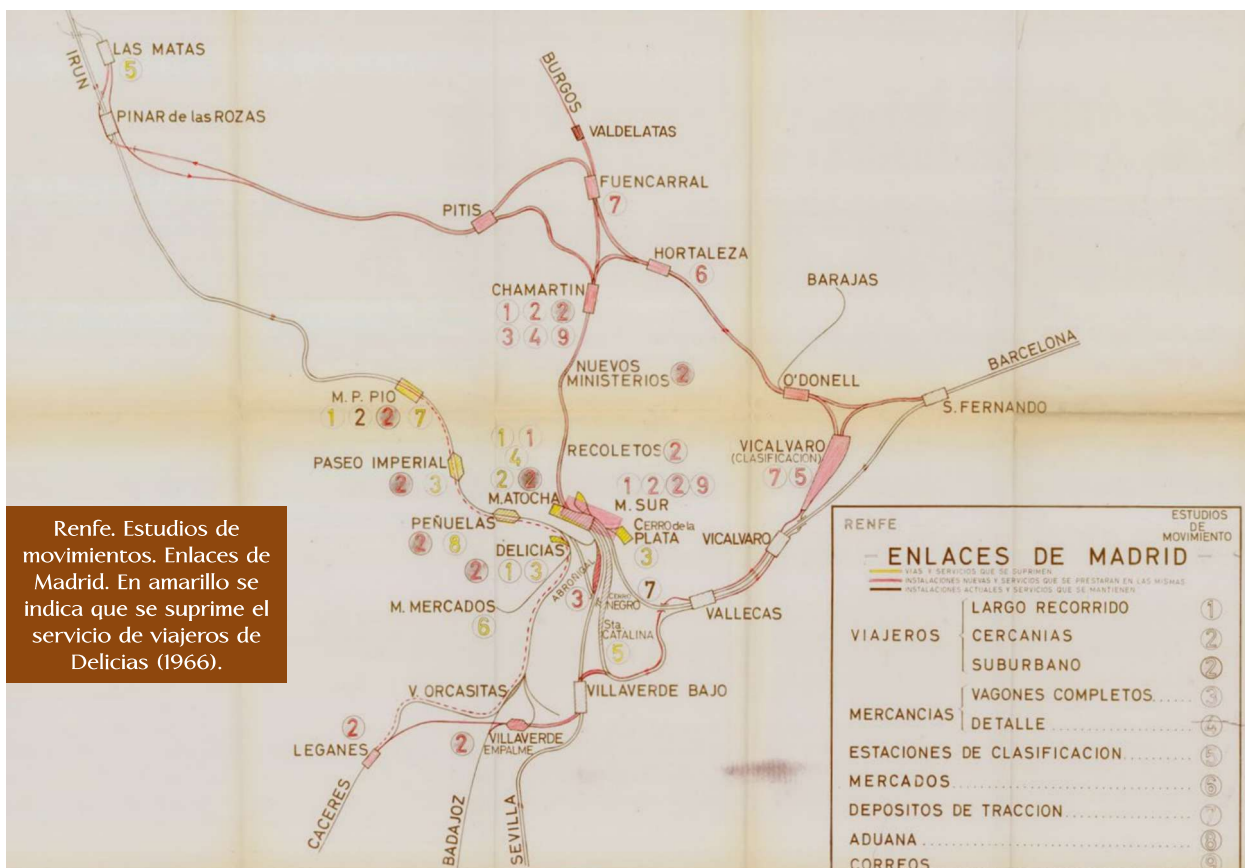
Tras construir la vía férrea de Ciudad Real a Badajoz (1866), proyectó una línea directa entre Ciudad Real y Madrid, autorizada el 16 de agosto de 1877. Por tal motivo, la empresa necesitaba una estación cabecera en la capital.

Entre los posibles emplazamientos, el 23 de julio de 1878 se aprobó el situado junto al Paseo de las Delicias, habiendo tenido en cuenta la cercanía al corazón de la ciudad, un fácil acceso con buenas condiciones de arrastre y su conexión con la vía de contorno, condición que fue determinante.

Así las cosas, se eligieron unos terrenos cercanos a la Huerta del Jardinillo y próximos a la línea de ferrocarril que unía las estaciones de Norte y Atocha. Urbanísticamente, el emplazamiento no fue muy afortunado ya que, al no tenerse en cuenta el Plan Castro previsto para el Ensanche sur, se creó una zona industrial-ferroviaria, un desorden urbanístico y un encorsetamiento de las instalaciones ferroviarias. Además, la topografía del lugar privó a la estación de visibilidad.

Según la prensa de la época, el 28 de diciembre de 1878 “comenzó la construcción de esta obra verdaderamente notable” (*Diario Ilustrado*). El proyecto lo realizó el Ingeniero Jefe de la construcción francés, Émile Cache-livière, como firma en los planos a 12 de octubre de 1878, conservados en el Archivo Histórico Ferroviario.

Ante la carencia de la Memoria del proyecto, pero gracias al Informe de Santiago Bausá (ingeniero de la División de Ferrocarriles) de 2 de diciembre de 1878, al extracto del proyecto de la *Revista de Obras Públicas*, de 1 de noviembre de 1879, y a documentos antiguos del Archivo General de la Administración, se



ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO

conocen detalles de la construcción de la estación, descripción de zonas y edificios proyectados cuya superficie fue mayor que algunas estaciones francesas de la época (Orleans, Lyon).

La construcción fue rápida debido a su carácter funcional y la fotografía de Pedro Martínez de Herbert, de 1 de junio de 1879, corrobora que ya entonces se había realizado un muelle de mercancías y se montaba la estructura metálica del edificio de viajeros. Las obras continuaron y la estación fue inaugurada el 30 de marzo de 1880 por los reyes Alfonso XII y María Cristina. Se convirtió en la primera estación madrileña construida con carácter definitivo. Luego vendrían Norte (1882) y Atocha (1892).

También intervinieron arquitectos e ingenieros españoles, como Bonifacio Espinal (ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles que inspeccionó proyectos y obras), Enrique Ulierte (ingeniero encargado), Calleja (ingeniero contratado por la compañía) o Enrique Verdú (ayudante de Obras Públicas). La mampostería y el resto de obras interiores del edificio de viajeros lo realizaron los obreros españoles Varela y Morum.

La estación se proyectó y edificó con tres servicios diferenciados: mercancías, tracción y viajeros. Al sureste, el servicio de mercancías, entre el ferrocarril de circunvalación y el edificio de viajeros, cuyo camino independiente conducía a muelles cubiertos y descubiertos para ganado y carbón, vías de carga y descarga, patios de camionaje y fielato de consumo.

El servicio de tracción se situó al oeste y llegó a tener rotonda de locomotoras, naves de reparaciones, talleres de Recorrido y Movimiento, Vía y Obras, aguadas, grúas, depósitos, vías, etcétera. Y, por últi-

mo, el servicio de pasajeros instalado en el edificio de viajeros.

A lo largo del siglo XX se sumaron instalaciones de nueva planta y algunas antiguas se sustituyeron por nuevas, infraestructuras que mencionaremos más adelante.

Compañías ferroviarias

La historia de Madrid-Delicias va unida a las compañías que la explotaron. Fue construida por CRB, aunque apenas la utilizó ya que, debido a su mala salud financiera, el 8 de abril de 1880 fue absorbida por la poderosa Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA).

Pero como MZA disponía de su estación "provisional" en Atocha, el 7 de diciembre la traspasó mediante contrato de cesión a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP), sociedad recién nacida que buscaba una terminal para instalarse en la capital.

MCP inauguró su servicio directo a la frontera portuguesa en 1881 y enlazó directamente Madrid con Lisboa en 1882, así Delicias se convirtió en la primera estación internacional.

Desde 1885, la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses (CP) explotó la línea completa hasta que, en 1893, MCP anuló los contratos y firmó, en 1894, un convenio con la Compañía de los Ferrocarriles de MCP y Oeste de España (MCPO). MCPO pagó a MZA el último plazo que quedaba pendiente de la compra de Delicias y se retiró, definitivamente, de la estación.

Las distintas crisis que atravesó MCPO y el bajo rendimiento obtenido, ocasionó que en 1928 fuera rescatada por la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Oeste), empresa de carácter público.

Finalizada la guerra civil (periodo en que Delicias estuvo cerrada) nació Renfe en 1941, nacionalizó todas las compañías que operaban en suelo español y Delicias pasó a su poder. Transcurridos los años, la Red se disolvió el 31 de diciembre de 2004, dividiéndose en Renfe operadora y Adif. Desde 2005 hasta nuestros días, Madrid-Delicias es titularidad de Adif.

Todas esas compañías dejaron su impronta en Delicias. Por ejemplo, tras los años que MZA compartió el uso de la estación con MCP, las instalaciones padecieron mayor deterioro, por lo que, al regresar MZA a Atocha, asumió el coste de abundantes y heterogéneas reparaciones.

Entre las actuaciones de los primeros años de funcionamiento de Delicias, destacaron las destinadas a resolver los frecuentes problemas ocasionados por el agua (humedades, condensación del vapor de locomotoras y bajantes) que hubo que subsanar. Igualmente, las de saneamientos en patios y caminos: se practicaron nuevas distribuciones de salas; urinarios; muelles; taller de recorrido; etcétera.

Con MCPO se reformó, entre 1906-1907, el vestíbulo del pabellón de salidas, centralizándose en él salidas/llegadas y aprovechando el espacio libre del corredor opuesto para ampliar las Oficinas Centrales: se dispuso el apartadero de Delicias-Empalme; un garaje; se proyectaron obras para maquinistas, otras higiénico-sanitarias, colector, etcétera.

Aunque MCPO elaboró en 1926-1927 un ambicioso proyecto de reformas para Delicias, éste se autorizó en periodo Oeste, en 1929, y tuvo como resultado la semirrotonda de veinticuatro locomotoras; una cochera para carruajes; la compartimentación del vestíbulo y su conversión en oficinas; aceras; reforma de retretes; sustitución de la vía central por un nuevo andén; ampliación de talleres y de otros nuevos entre otras.

Con el rescate de Renfe, se adecuaron los firmes y aceras; el frontis del edificio de viajeros se convirtió en la entrada/salida y se trasladó allí la marquesina del pabellón oeste; se adecentó el interior del vestíbulo; y se ampliaron las Oficinas de Estadística. Además, se edificaron instalaciones nuevas como el Pabellón para garaje de camiones de Renfe (Parque Automovilístico/Nave de Fomento); viviendas protegidas para empleados; naves de adecentamiento; cooperativa y economato; Pabellón sanitario; Inspección de carruajes; Cuartel de la 7ª Unidad de Ferrocarriles; Centro de Cálculo para venta electrónica de billetes; y la iglesia.



■ Edificio de Viajeros

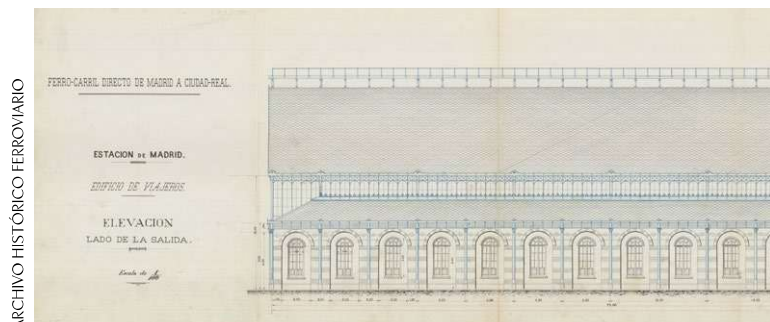
Este inmueble es el protagonista de la estación por su armadura de hierro roblonado, destinado al servicio de viajeros y agentes ferroviarios. Cachelièvre proyectó una construcción mixta de hierro dulce y fábrica, de rápida ejecución, gran dimensión para la época (10.750 metros cuadrados) y tipología frecuente en estaciones terminales del siglo XIX.

Su planta consistió en dos pabellones longitudinales (175 x 12 metros) separados y paralelos, uno para salidas y otro para llegadas, adosados ambos a la gran nave central cerrada en dirección Madrid.

En esos corredores laterales se emplearon zócalos de granito; paramentos de ladrillo macizo/visto al exterior en tonalidades de rojos con dibujos geométricos e hiladas de pintura negra, y al interior ordinario/encalado y pintado; estructuras de hierro; y cubiertas de pizarra.

El pabellón de llegadas tendría salas de distribución de equipajes, de espera y de bultos perdidos; almacén de mercancías; consigna; oficinas; cochera de carruajes; salida al patio de llegadas con dos puertas y marquesina al exterior.

Pero por motivos económicos, el 2 de agos-



to de 1879, se modificó el proyecto y la cochera se convirtió en oficinas, al desestimarse la construcción del edificio para la Administración proyectado en el frontispicio.

Y así ese frente se convirtió en cortina de cierre del edificio de viajeros, coronado por frontón acristalado, paramentos de ladrillo y un jardín delantero con reja elíptica.

El pabellón de salidas dispuso de salas de descanso (1ª-2ª-3ª clase), fonda, cocina, salón real, consigna, oficinas, despachos del jefe y subjefe de estación, gabinete telegráfico, lampistería, caloríferos, servicio sanitario y retretes.

En el centro del pabellón se construyó el vestíbulo, símbolo del prestigio de la compañía. Fue un espacio diáfano (40 x 18,25 x 17,40 metros) con despacho de billetes y sala de facturación de equipajes.

El vestíbulo ha sufrido enormes transformaciones en el siglo pasado, como la producida al centralizarse en él salidas/llegadas (1906-1907); cuando se compartimentó en plantas (años 30); su adecentamiento con azulejería en arrimaderos y pilares (años 50); o al instalarse las oficinas del Museo (años 80). Al exterior, mantiene la marquesina original y mayor ornamentación dado su protagonismo.

La nave central es un amplio espacio (170 x 35 x 22,5 metros) que tuvo cuatro vías y dos andenes, hoy tiene cuatro y tres, respectivamente, y boca abierta al sur. El elemento singular es su armadura de hierro roblonado. La parte metálica y la cristalería, de L. Gobani, fueron suministradas por la casa Fives-Lille, se trajeron de Francia y fueron montados *in situ* por el ingeniero francés comisionado M. Paul Vaseille.

El material para su construcción llegó con demora a España debido a las inclemencias meteorológicas que sufrió el barco cuando traía el material, y al llegar estuvo retenido en la aduana de Alicante.

Ello ocasionó retraso en la construcción, por lo que, el 22 de abril de 1879, se aprobó el uso del muelle cubierto de mercancía nº 1 como edificio de viajeros provisional hasta concluir el definitivo. No obstante, la estructura metálica se erigió pronto al utilizarse piezas prefabricadas, realizadas en serie, y ensambladas con roblones.

El uso de hierro en los pies derechos y cuchillos, y también su técnica constructiva, resultaron verdaderamente novedosos. Cachelièvre se inspiró en la técnica que Henri de Dion presentó en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal de París, de 1878. Tanto la montura madrileña como la parisina tenían similitudes: igual luz, casi la misma altura y gran parecido estilístico. La armadura francesa desapareció finalizada la Exposición, lo que otorga a la de Delicias gran interés histórico y constructivo.

Su ligera estructura aporticada se moduló por diecisiete formas metálicas, y cada uno de esos cuchillos armados formó un todo con los pilares de sostén fijos a una cimentación hundida (zapatas de hormigón armado). De esta forma, se cubrió por primera vez un amplio espacio sin tirantes, riostras ni apoyos intermedios y, además, se solucionaron los problemas de dilatación de arquerías y correas.

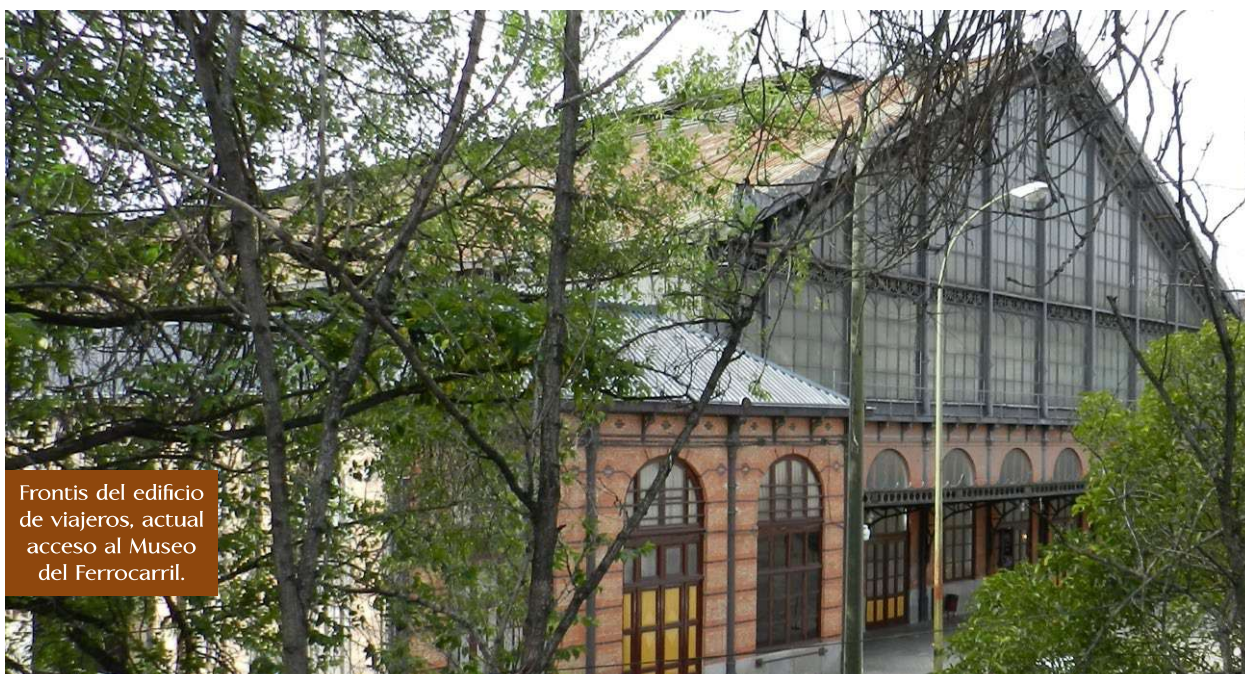
Este esqueleto de hierro roblonado se cubrió con palastro galvanizado ondulado a dos vertientes, tras desestimarse la pizarra, material económico que apoyó sobre las correas que unen las cerchas. Para la ventilación del vapor y el humo de las locomotoras se empleó un linternón abierto, recorriendo la cumbrera, y celosías caladas en los muros acristalados.

Esos lucernarios de vidrio armados en bastidores de hierro garantizaron gran luminosidad y descansaron sobre paramentos de fábrica, enfoscados y pintados en las caras internas de la nave central, apoyados sobre zócalos de granito. La carpintería de puertas y ventanas se ejecutó en madera.

La nave fue el más amplio espacio diáfano con estructura de hierro que se construyó en el Madrid decimonónico. El hierro predominó sobre el resto de los materiales y supuso rapidez de ejecución, ligereza y economía; proporcionó un nuevo lenguaje, una nueva estética y un carácter industrial-tecnológico. Asimismo, permitió que desapareciesen los muros de sustentación, que se abriesen muchos vanos, grandes, y entrepaños. El repertorio de ménsulas, rosetas, acróteras, cabezas de felino, guardamalletas, etcétera, de hierro fundido, cumplió un objetivo decorativo, funcional y de refuerzo visual a los elementos estructurales.

Plano del pabellón de salidas del edificio de viajeros (1878).





Frontis del edificio de viajeros, actual acceso al Museo del Ferrocarril.

Por todo ello, el edificio de viajeros se convirtió en el símbolo de la modernidad y del progreso en la era de la industrialización. Hoy es considerado un edificio singular de Patrimonio Industrial Ferroviario y notable ejemplo europeo de la arquitectura e ingeniería de hierro del siglo XIX.

■ Cierre

La puesta en servicio de los enlaces ferroviarios de Madrid, enlaces que se basaron en propuestas anteriores la de 1917, el Plan de 1926, los proyectos de 1932 y los Planes de Ordenación Urbana comprendidos desde 1939 hasta 1961 tuvieron como resultado la reducción del servicio de viajeros a dos estaciones, Atocha y Chamartín, y la supresión de otras, entre ellas Delicias.

En 1963 se inauguró la primera fase de los enlaces ferroviarios con la unión de las líneas Barcelona-Norte y nuevas estaciones; en 1967, se estrenó la estación provisional de viajeros de Chamartín y el túnel de enlace norte-sur; en 1968, se concluyó la línea directa Madrid-Burgos; y en 1969, se cerró el servicio de viajeros de Delicias, cuyas líneas pasaron a Atocha al quedar ésta descongestionada por Chamartín.

A partir de ese cierre el desmantelamiento fue rápido, se tiró el antiguo depósito, Madrid-Delicias que se convirtió en cargadero de mercancías (enlazaba con Santa Catalina y Delicias-Empalme) y el edificio de viajeros prestó servicio como improvisado taller de reparaciones de unidades eléctricas.

La estación de Delicias fue un conjunto de instalaciones y servicios para el correcto funcionamiento de la explotación ferroviaria. Hoy, el edificio histórico de la estación es un BIC incoado y su Patrimonio Histórico está protegido.

Tanto su Patrimonio Inmueble como sus restos de Arqueología Industrial, son los testigos de la actividad industrial desarrollada allí desde 1879. La

puesta en valor de los sujetos patrimoniales requiere la preservación de los vestigios del pasado para conservar la memoria histórica-urbana-industrial de la estación.

Al deambular por Madrid-Delicias se percibe el delicado estado de conservación de sus construcciones, cuyos daños y deficiencias en fachadas, medianerías, cubiertas, bajantes, canalones, fontanería o saneamiento urge remediar.

Larga es la lista de daños (oxidación/corrosión/degradación del hierro en elementos estructurales y ornamentales; desprendimientos/desconchados/humedades de soportes y paramentos; suciedad/sedimentación en fachadas y canalones; desprendimientos de ladrillos; deformaciones/fisuras/erosión mecánica-química/grietas de estructuras) y de causas (agotamiento/degradación/envejecimiento del material; mantenimiento inadecuado; agentes externos; acumulación y filtración de agua; ataques químicos y biológicos; falta de estanqueidad, etc.).

Ante esta situación, el 11 de diciembre de 2018 el Ministerio de Fomento licitó un concurso de proyectos para acometer las obras de rehabilitación en la "antigua estación" y ampliar el Museo del Ferrocarril. Previamente, en octubre de 2018, se adjudicó la conversión de la Nave de Fomento en Biblioteca y Fondo Documental del Museo, actuación que ya está en marcha. Comienza así una nueva etapa de Madrid-Delicias. ■

NURIA TORRES BALLESTEROS

Nota: Este artículo es una síntesis del estudio *La estación de ferrocarril de Madrid-Delicias (1875-2011): arquitectura, usos y fuentes documentales*, cuya autora es Nuria Torres Ballesteros (https://www.museodelferrocarril.org/estacion/pdf/Delicias_DT120IPHF.pdf)

