

LA ESTACIÓN DE MADRID-DELICIAS

De la tríada de estaciones ferroviarias de pasajeros construidas en el siglo XIX en Madrid, la de Delicias es la más antigua, seguida de Príncipe Pío (1882) y Atocha (1892). Ello se debe a que fue la primera estación monumental madrileña construida con carácter definitivo, inaugurada 32 años después de la primera línea férrea de la España peninsular, la línea de Barcelona-Mataró (1848).

La *Compañía de Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez* (CRB) construyó la línea de ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real, aprobada el 16 de agosto de 1877. Por tal motivo, la empresa explotadora necesitaba una estación en Madrid que fuera la estación cabecera de esa línea –línea que se inauguraría el 3 de febrero de 1879–. Entre los posibles emplazamientos propuestos para llevar a cabo la construcción de la estación se aprobó, el 23 de julio de 1878, el situado junto al Paseo de las Delicias, calle de donde tomó su nombre, aunque en la documentación antigua también fue citada como “estación de Madrid”. Para la elección se tuvo en cuenta lo siguiente: su cercanía al centro de la ciudad –tomando como referencia la Puerta del Sol–, un fácil acceso y buenas condiciones de arrastre, y su conexión con la vía de contorno. Por ello, se eligió un terreno junto a la línea de ferrocarril de circunvalación que unía, desde 1863, las estaciones de Príncipe Pío y Atocha, en el sitio conocido como *Huerta del Jardinillo*. Su superficie proyectada fue mayor que la de algunas estaciones de ferrocarril existentes en París en esa época, como por ejemplo la de la línea de Orleans, la de Lyon, etc.



Construcción del edificio de viajeros. Fotografía de Hebert: *Estado de las obras en 1º de Junio de 1879*. AHF-MFM, IG-01554.

Aprobado el emplazamiento de la estación, comenzó su construcción. El proyecto fue realizado por el ingeniero francés Émile Cachelièvre y los planos del proyecto, fechados el 12 de octubre de 1878 y existentes en el Archivo Histórico Ferroviario-Museo del Ferrocarril, sirven para fijar un punto de partida y darnos a conocer las zonas y los edificios que lo compondrían. La prensa del momento anunció que el 28 de diciembre de 1878 fue el día en que “comenzó la construcción de esta obra verdaderamente notable” –*Diario Ilustrado*–, y hay constancia documental que en febrero de 1879 ya se estaba construyendo. La fotografía de Pedro Martínez de Hebert de 1 de junio de 1879, corrobora que se había realizado, al menos, uno de los muelles cubiertos de mercancías

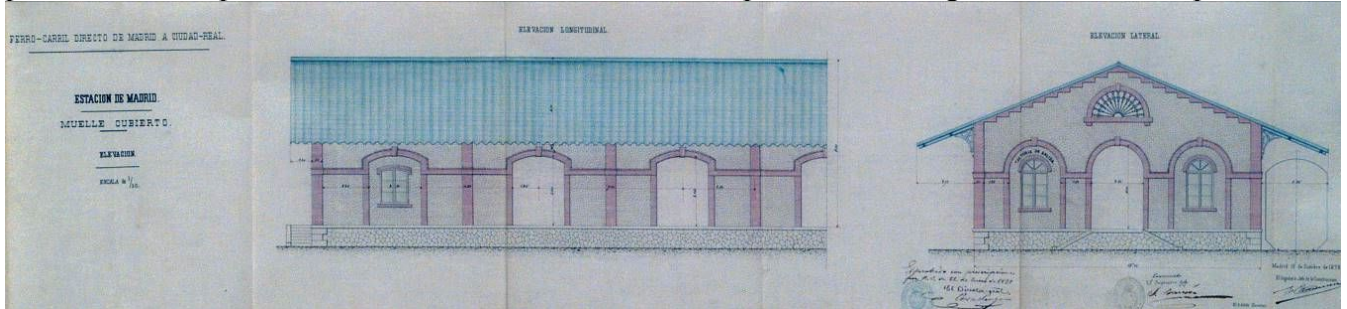
y que se estaba montando la estructura del edificio de viajeros.

Inaugurada la estación el 30 de marzo de 1880 por los reyes Alfonso XII y M^a Cristina, la compañía CRB fue absorbida el 8 de abril por la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante* (MZA). Pero como MZA ya disponía de su estación “provisional” en Atocha, en diciembre de 1880 la estación de Delicias pasó a manos de la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal* (MCP), empresa recién nacida que buscaba en aquel momento una estación para instalarse en la capital.

SERVICIOS DE LA ESTACIÓN

La estación de Madrid-Delicias estaba formada por un conjunto de instalaciones y servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la explotación ferroviaria. Desde su origen se estructuró en tres ámbitos diferenciados: mercancías, viajeros y tracción, conformando un espacio de trabajo relacionado con la actividad de este medio de transporte.

Lo primero que se construyó de la estación fueron dos muelles cubiertos del **servicio de mercancías** en 1879, situados al sureste y junto al ferrocarril de circunvalación, y un muelle descubierta. A ellos se accedía desde un camino especial, el camino de mercancías, que era independiente del resto de los servicios, cuyas rampas conducían a un patio de camionaje. Este servicio dispuso de vías de cargas y descarga, facturación de mercancías, recepción y entrega de las mismas, terrenos sobrantes para distintos usos, etcétera. Debido al aumento del tráfico de mercancías en los años 1879, 1880 y posteriores, se aprobó la construcción de otros muelles para carbones, ganado e, incluso, pescado.



Muelle cubierto del servicio de mercancías, 12 de octubre de 1878. Ingeniero: É. Cachelièvre. AHF-MFM, W-1002/8.

El **servicio de tracción**, para el abrigo y mantenimiento de las locomotoras y los coches, se situó en el lado opuesto al de mercancías, a unos 410 m del edificio de viajeros. La compañía proyectó dos semirrotondas de locomotoras, una para 13 máquinas y otra para 11 –esta segunda posterior a 1884– con foso de picar el fuego, boca de riego, y pequeñas dependencias para taller de reparaciones de mantenimiento, oficinas y un cuerpo de guardia para cobijo de los mecánicos. Poco a poco, fue disponiendo de depósitos de agua y de hulla, grúas para levantar máquinas, parque de ruedas, un taller-almacén de Vía y Obras, aguadas, puente de señalización, etc. Actualmente, estas dependencias han desaparecido, incluso otras que se realizaron a lo largo del siglo XX, como por ejemplo el depósito de 24 locomotoras acometido en la década de 1930.

Y por último, el **servicio de viajeros**, situado en el espacio comprendido entre los servicios de mercancías y tracción, para el que se construyó el edificio de viajero. Es la instalación dedicada a los pasajeros: llegada y partida de viajeros, expedición de billetes, facturación de equipajes, etc. Además de dicha finalidad, se instalaron en él las dependencias administrativas para ahorrar gastos.

EL EDIFICIO DE VIAJEROS

De todo el conjunto ferroviario de Madrid-Delicias, el edificio de viajeros es la construcción más relevante, edificio singular de la arquitectura e ingeniería del hierro por su estructura roblonada. Se comenzó a construir en 1879 con material procedente del extranjero. Pero debido al retraso del material, motivado por las inclemencias del riguroso invierno que impidió la llegada a tiempo, el 22 de abril de 1879 se aprobó que se habilitase el muelle de mercancía cubierto nº 1 para ser usado como edificio de viajeros provisional hasta concluir el definitivo. Y así, poder poner en explotación la línea de ferrocarril ya terminada sin ocasionar pérdidas económicas a la compañía concesionaria.

Según el proyecto extractado en la revista *Obras Públicas* de 1 de noviembre de 1879, el edificio de viajeros tenía una superficie de 10.750 m². La tipología empleada fue la habitual desde mediados del siglo XIX, compuesta por tres espacios: dos pabellones longitudinales separados y paralelos, uno para las salidas de viajeros –al sureste– y otro para las llegadas –al suroeste– de 12 m de ancho por 175 m de largo, adosados a cada uno de los lados de la gran nave central. La armadura que cubrió esa nave de vías y los andenes, fue un amplio espacio diáfano de 170 m de largo, 35 m de luz y más

de 22,5 m de altura. Al quedar la nave central retranqueada 5 m respecto a los corredores laterales, en dirección Madrid, se aprovechó ese espacio para instalar un jardín rodeado de una verja en forma de elipsis. Jardín ya inexistente cuya verja fue cortada y reutilizada posteriormente junto al acceso actual al Museo de la nave central. La disposición interior de estas tres zonas fue la siguiente:

En el **pabellón de llegadas** se realizó el reparto de equipajes, la recepción y el almacenaje. Para ello se dispuso de salas de distribución de equipajes, de espera, almacén de mercancías de Gran Velocidad (GV), sala de bultos extraviados, consigna, etc. Las dos crujías centrales del pabellón eran las puertas por las que se salía al patio de llegadas y sobre ellas había, al exterior, una marquesina volada de 4 m por 40 m de longitud, hoy trasladada a la actual entrada al Museo. Y en el resto del pabellón se instalaron diversas oficinas, como la de Intervención, Tráfico, Inspección, Reclamación y Movimiento.

Debido a motivos económicos, el 2 de agosto de 1879, la compañía ferroviaria presentó una serie de modificaciones al proyecto definitivo de 12 de octubre de 1878 que afectó al edificio de viajeros. Una de ellas fue la supresión de un edificio para la Administración con las oficinas de la Dirección, previsto en el frontis del lado de Madrid, cuya construcción hubiese supuesto una tipología del edificio de viajeros en forma de U, como la de Atocha. Quedó desestimada como también ocurrió con la cochera de carruajes que se había proyectado en el pabellón de llegadas, lado de Ciudad Real, de 80 m de longitud, instalándose, en su lugar, las citadas oficinas para la explotación de la red. Por ello, se usaron las tres vías centrales de la gran nave como vías apartaderos para los coches.



Interior del vestíbulo de salidas/llegadas.
Revista *¡Adelante!*, 15 de marzo de 1911.

El **pabellón de salidas** dispuso de salas de descanso de 1ª, 2ª y 3ª clase, fonda, cocina, retretes, consigna, oficinas, despachos del jefe y del subjefe de estación, gabinete telegráfico, lampistería, caloríferos, servicio sanitario, interventores, etc., incluso tuvo salón real. Estas dependencias se distribuyeron en dos cuerpos, de distinto tamaño, separados por un gran vestíbulo. El vestíbulo fue la pieza más importante y símbolo de prestigio de la compañía ferroviaria. Su dimensión, según el proyecto, fue de 40 m de largo por 18,25 m de ancho y una altura, aproximada, de 17,40 m. Fue el espacio diáfano que se destinó para uso de los viajeros y de los agentes, con despacho de facturación de equipajes y de viajeros. El vestíbulo

ha sufrido grandes variaciones a lo largo del siglo XX. A comienzos de dicha centuria, hacia 1907, se centralizó en él las salidas y llegadas, se adaptó el espacio a ambos usos y quedó parte del pabellón de salidas disponible para nuevos despachos. Posteriormente, en la década de 1930, el vestíbulo se dividió en plantas, ubicándose en la inferior el vestíbulo propiamente dicho, y sobre él, distintas dependencias que, actualmente, son usados para la gestión del Museo del Ferrocarril. En torno a 1950, el vestíbulo se decoró con altos zócalos de azulejería en las paredes y en los pilares interiores. Su exterior mantiene la marquesina original y mayor ornamentación que el resto del edificio de viajeros, lo que indica su protagonismo.

La **nave central** corresponde al espacio de llegada, estancia y salida de trenes, y está compuesta de vías y andenes. Para la ventilación del humo y el vapor de las locomotoras se realizó una linterna abierta en la cumbre y se utilizaron celosías caladas de ventilación en los muros acristalados. Las cinco vías y los dos andenes originarios se convirtieron, en la década de 1930, en cuatro vías al transformarse la del medio en un andén central. El elemento singular de este espacio es la armadura de hierro roblonado que, como el resto de la construcción, se debió a Cachelièvre. Resultó de gran novedad, ya que su técnica constructiva estaba inspirada en la Galería de Máquinas presentada por

Henri de Dion en la Exposición Universal celebrada en París en 1878. La armadura procede de los talleres de Fives-Lille y fue montada *in situ* bajo la dirección del ingeniero M. Vaseille. Sobre las 17 formas metálicas de su estructura, se sobrepuso la cubierta a dos aguas de palastro galvanizado ondulado. El montaje fue rápido y económico, gracias a la prefabricación de las piezas y al ensamblaje de ellas.



Armadura metálica roblonada de la casa Fives-Lille.

Entre los materiales empleados destacó el hierro, símbolo de progreso de la era de la industrialización, material funcional y ornamental que proporcionó un nuevo lenguaje y una nueva estética. Su utilización permitió que desapareciesen los muros de sustentación y que se abriesen más vanos, de mayor tamaño y entrepaños. El uso del ladrillo, de rápida ejecución y sólido, junto con el hierro marcaron el carácter industrial de este edificio. El ladrillo se empleó como elemento de cierre, ladrillo ordinario y enalado para el interior de los pabellones laterales, y macizo y visto para los paramentos exteriores. Las fachadas se hicieron en ladrillo rojo con dos tonalidades, y se usó pintura negra aplicada en hiladas a lo largo de los paramentos y en las figuras geométricas del coronamiento. El granito se utilizó para los altos zócalos de los muros, y la pizarra sólo se empleó en las cubiertas de los pabellones laterales. El cristal de los paneles metálicos acristalados proporcionó luminosidad al edificio, y también se colocó cristal en la carpintería de madera. El repertorio de elementos repartidos en

las distintas zonas del edificio de viajeros, tales como ménsulas, rosetas, acróteras, cabezas de felino, guardamalleta, etc., de hierro fundido, cumplió un objetivo decorativo, funcional y de refuerzo visual de los elementos estructurales. También se usó hierro forjado, por ejemplo, en las barandillas de los balcones de la parte alta de algunas puertas de los pabellones.

Durante los 139 años de existencia, el edificio de viajeros ha sufrido cambios y transformaciones. Cerrada la estación en 1971, y después de años de futuro incierto, en 1980 se decidió instalar en él dos museos tras acometer obras de rehabilitación y acondicionamiento: el entonces Museo Nacional del Ferrocarril, inaugurado el 19 de diciembre de 1984, y el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología (MUNCYT), que ocupó parte del edificio de viajeros entre 1997-2014 y mantiene aún su Biblioteca y el Almacén de piezas en dependencias de Delicias. Cambio de uso que ha servido para reintegrar el edificio de viajeros a la vida cultural madrileña.

Las construcciones del conjunto ferroviario de la estación de Madrid-Delicias que han llegado hasta nuestros días son los vestigios del proceso de industrialización del siglo XIX acontecido en nuestra ciudad, y ejemplo de patrimonio industrial ferroviario creado en función de una organización del espacio y del trabajo.

Datos destacados:

Inauguración de la estación: 30 de marzo de 1880

Ingeniero de la construcción: Émile Cachelièvre

Planos del proyecto: 12 de octubre de 1878

Edificio de viajeros:

Extensión: 10.750 m²

Pabellones laterales: 175 m longitud x 12 m ancho

Vestíbulo: 40 m largo x 18,25 m ancho x 17,40 m alto bajo el caballete

Nave central: 170 m longitud, 35 m de luz y más de 22,5 m de altura

Cierre del servicio de viajeros: 1969

Cierre de la actividad ferroviaria: 1971

Vida activa: 1879-1971

Acondicionamiento para el nuevo uso como Museo: 1980-1984

Inauguración del Museo Nacional del Ferrocarril: 19 de diciembre de 1984