

Arquitectura y Arqueología Industrial de la Estación de Madrid-Delicias

Nuria Torres Ballesteros, Museo del Ferrocarril de Madrid

Resumen:

Si tal y como sugiere el aforismo patrimonial de que el conocimiento lleva a la protección, el conjunto histórico de la estación de ferrocarril de Madrid-Delicias, cuyo proyecto de emplazamiento definitivo se aprobó el 23 de julio de 1878, presenta hoy en día importantes lagunas en su conocimiento y correcta interpretación, tanto de su arquitectura como de su evolución histórica. A través del conocimiento de su historia recompondremos el patrimonio industrial de Las Delicias - Carta de Atenas, 1931-.

Conocemos las fechas básicas del proceso constructivo y determinadas referencias de sus posteriores edificaciones. También sabemos quiénes fueron los ingenieros y el taller que participaron en la construcción del edificio de viajeros -cuya nave de andenes es lo más relevante y conocido-. Pero no conocemos con precisión la biografía detallada de su posterior evolución, ni los procesos de cambios y permanencias que marcaron su dilatada vida, que tendría un punto de inflexión clave en su desafectación del uso ferroviario principal -la circulación de trenes- en 1971, para transformarse, en diciembre de 1984, en sede permanente del Museo Nacional Ferroviario, hace ya más de 25 años, asegurando así su pervivencia. Actualmente, la estación de ferrocarril de Madrid-Delicias, aunque no todo su conjunto, tiene incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico - resolución de 21 de enero de 1981- y figura, en la Relación de Bienes inmuebles de Interés Cultural de la Villa de Madrid, con la categoría de “monumento”, pendiente que se acuerde su resolución definitiva.

En este texto queremos fijar, en primer lugar, los datos esenciales de la arquitectura de Delicias, ya señalada en su día por Mercedes López, Pedro Navascués o Inmaculada Aguilar, que completaremos con nuevas referencias. En segundo lugar, profundizaremos en los principales momentos de la historia de los usos de la Estación de Delicias. Por último, haremos una valoración del conjunto histórico, de su inventario inmueble y de su uso actual. Para abordar este cometido utilizaremos, además de la bibliografía existente, la documentación procedente de los fondos del Archivo Histórico Ferroviario y del Archivo General de la Administración, que muestran una riqueza de información novedosa, complementada con otras fuentes procedentes de fototeca y hemeroteca nacional y extranjera.

Arquitectura y Arqueología Industrial de la Estación de Madrid-Delicias

Nuria Torres Ballesteros, Museo del Ferrocarril de Madrid

1. Introducción: fuentes y metodología

Siguiendo a K. Hudson¹, nos hemos acercado a la arquitectura industrial de la Estación de ferrocarril de Madrid-Delicias a través de la siguiente metodología: en primer lugar, hemos investigado sobre la historia de la Estación, acudiendo a la localización y consulta de una amplia bibliografía. Una vez hecho el acopio bibliográfico, y en ocasiones en paralelo al examen de esas publicaciones, consultamos las fuentes documentales de los archivos, especialmente las del Archivo Histórico Ferroviario-Museo del Ferrocarril (AHF) y las del Archivo General de la Administración (AGA), que fuimos complementando con el análisis de fuentes icónicas tales como planos, fotografías, dibujos, grabados, etc. Y en segundo lugar, procedimos al trabajo de campo mediante el reconocimiento, identificación, análisis e interpretación formal del patrimonio arquitectónico industrial, no sólo de las edificaciones que perviven sino de las que, con el correr de los tiempos, han desaparecido. A través de la aplicación del método arqueológico, es decir, del estudio de los restos materiales de los inmuebles, y auspiciados en ocasiones por las aportaciones desveladas de los documentos, pudimos recomponer parte de la biografía arquitectónica y de usos de la Estación. Todo ello encaminado a conocer una vida basada en el trabajo de aquellas personas que dieron sentido a la industria ferroviaria desde las últimas décadas del siglo XIX hasta su cierre, a tenor del legado material de la sociedad industrial madrileña.

Por tal motivo, los edificios se convierten en los verdaderos “actores” que dieron vida a este espacio de producción. De ahí que hayamos analizado su construcción, sus funciones contextualizadas, sus modificaciones y transformaciones, las intervenciones acometidas, los cambios de usos y la demolición de algunos. Para llevar a cabo este propósito, hemos comenzado con un breve contexto histórico, al objeto de enmarcar los edificios que conformaron su patrimonio industrial y su trayectoria histórica, y pasar a su estudio teniendo en cuenta los dos tipos de construcciones que propuso Álvarez Quintana² para analizar los conjuntos arquitectónicos industriales: por un lado, el grupo de edificios propios de la explotación ferroviaria, a través de sus tres servicios, viajeros, mercancías y tracción; y por otro, la serie de construcciones que la autora denominó “patrimonio social de empresa”, donde hemos incluido las viviendas ferroviarias, el servicio sanitario, la cooperativa de consumo, la iglesia parroquial, incluso el fielato.

2. Arquitectura y Arqueología Industrial de la Estación de Madrid-Delicias³

Tras el conocimiento de la historia en general de la Estación, brevemente recogida en la contextualización, nuestra comunicación pretende aportar una parte novedosa de su biografía arquitectónica y recomponer su patrimonio industrial. Para ello, hemos partido de la exposición de los datos esenciales de su arquitectura, señalando las primeras aportaciones documentales y el proceso constructivo. Hemos analizado los edificios que conformaron el espacio ferroviario y sus funciones según la organización por servicios -definidos y separados- como se proyectó la Estación

¹ Hudson (1976), p. 5.

² Álvarez (1996), p. 47.

³ Para mayor información sobre aspectos tratados en esta Comunicación véase Torres (2012), donde hemos analizado, detalladamente, la biografía arquitectónica y de usos de la Estación de Madrid-Delicias -en prensa-.

de Madrid-Delicias en 1878: viajeros, mercancías y tracción, incluyendo referencias de sus posteriores edificaciones, y agrupando los principales hechos de su trayectoria de forma diacrónica hasta llegar a la desafectación de la circulación de trenes en 1971 y al cierre de la explotación ferroviaria. A su vez, hemos ido detallando los edificios desaparecidos y existentes y los nuevos usos, destacando el edificio de viajeros convertido en la sede del Museo del Ferrocarril de Madrid.

2.1. Contextualización de la Estación de Madrid-Delicias

El 30 de marzo de 1880, Alfonso XII y María Cristina, rodeados del Gobierno, inauguraron la Estación de Madrid-Delicias, según lo recoge la prensa del momento⁴. Se trataba de la estación término de la línea de ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real⁵, construida e inaugurada por la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a la minas de carbón de Belmez (CRB). El 8 de abril, CRB fue comprada por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), pasando la Estación a su poder pero, como MZA ya tenía la Estación de Atocha para explotar sus líneas y, pensando en ampliarla, decidió venderla. El 7 de diciembre de 1880, se constituyó la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP) por la fusión de otras compañías menores y, dado que necesitaba una estación en Madrid y una entrada directa para sus líneas, compró la Estación de Madrid-Delicias a MZA. En octubre de 1881, MCP inauguró su servicio directo de Madrid a la frontera portuguesa, siendo en 1882 cuando se enlazó directamente Madrid con Lisboa. En 1885, la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses, firmó un contrato con MCP para explotar esa línea pero, en 1893, MCP anuló los contratos anteriores y cesó su explotación. El 11 de julio de 1894, MCP firmó un convenio con la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España (MCPO) para explotar la línea Madrid-Lisboa. Durante su gestión, esta compañía pagó el último plazo de la compra de la Estación a MZA en 1894, por lo que MZA se retiró de ella tras ocuparla hasta ese momento. Desde entonces, hasta bien avanzados los años veinte del siglo XX, MCPO atravesó diferentes crisis y obtuvo un bajo rendimiento debido al atraso económico de las tierras que atravesaba la línea. En 1928, el Gobierno nacionalizó la compañía y se denominó Compañía Nacional del Oeste de España (OESTE). En 1941 se creó la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), nacionalizándose en esta empresa estatal las compañías ferroviarias que operaban en suelo español, incluida OESTE, por lo que la Estación pasó a poder de la RENFE.

La Estación de Madrid-Delicias, junto con las Estaciones de Atocha y de Príncipe Pío, formaron la tríada de estaciones terminales madrileñas del siglo XIX. La de Madrid-Delicias fue la primera monumental que se construyó -aunque su línea fue la más reciente- pues Atocha era un “embarcadero” desde 1851, y algo similar ocurrió con Príncipe Pío que, desde 1859, funcionaba con “carácter de estación provisional”. La construcción de la Estación de Madrid-Delicias fue proyectada por el “Ingeniero Jefe de la Construcción” francés, Émile Cachelièvre, y en ella intervinieron los arquitectos españoles Calleja, Espinal y Uliarte. Se conformó de tres espacios diferenciados e independientes: el servicio de viajeros, el de mercancías y el de tracción, cada uno con construcciones propias que analizaremos a continuación. La vida activa de la Estación abarcó casi cien años, pues en 1969 se cerró el servicio de viajeros y en 1971 el transporte de mercancías, clausurándose definitivamente. En 1980 se firmó el acuerdo entre RENFE, el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Industria para restaurar parte de la Estación y convertirlo en sede del Museo

⁴ Véase Bibliografía: *La Ilustración Española y Americana*, *La Época*, *La Correspondencia de España*, *Diario Ilustrado*, *El Globo*, *El Conservador*.

⁵ El 3-2-1879 se inauguró la línea directa de Madrid a Ciudad Real, véase Repullés (1879), p. 37.

Nacional de la Ciencia y de la Tecnología (MUNCYT)⁶ y del Museo Nacional Ferroviario⁷. En 1981, se “acuerda tener por incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico a favor de la estación de ferrocarril de «Las Delicias» de Madrid”⁸. Entre 1980 y 1984 se realizaron las obras de restauración y, el 19 de diciembre de 1984, el Museo Nacional Ferroviario abrió sus puertas al público en parte del antiguo edificio de viajeros. En 1985 se constituyó la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, entidad encargada de la custodia y difusión del patrimonio ferroviario, y por tanto del Museo del Ferrocarril, pero, desde 2009, adscrito al Ministerio de Fomento. Actualmente, la Estación de Madrid-Delicias pertenece a Adif, desde que esta Entidad Pública Empresarial se creara en 2005.

2.2. Primeros datos documentales sobre las construcciones de la Estación

Los documentos más antiguos están en el AGA⁹, en la memoria¹⁰ del proyecto de la línea de ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real del año 1875, aprobado el 16 de agosto de 1877. Además de aportar algún dato sobre ubicación y emplazamiento, se indicó que “dada la condición de ser la estación de la Corte, la más importante de la línea Madrid-Ciudad Real, debe tener un proyecto concreto”, e incluyó dos presupuestos¹¹, uno de “1.574.532 pesetas” para la Estación y otro de “224.980 pesetas para material”, no obstante, no conocemos el coste final de la construcción de la Estación por no disponer del citado “proyecto concreto”. Uno de los planos contiene la planta de la futura “Estación de Madrid”¹², situada entre “El Jardinillo”, la “Casa del Rey” y la “Casa Puerta”, y en su perímetro figura el edificio de viajeros, los muelles, la zona de tracción con el depósito y cochera de locomotoras y las vías.

A tenor del conjunto de planos del AHF-Museo del Ferrocarril¹³, de 12 de octubre de 1878, y de la documentación consultada, sabemos que se hizo un proyecto definitivo para la construcción. A día de hoy no hemos encontrado el proyecto, como tampoco lo hallaron otros autores¹⁴, pero lo que sí hemos localizado es el informe que el ingeniero de la División de Ferrocarriles de Madrid, Santiago Bausá¹⁵, redactó el 2 de diciembre de 1878, por el que se confirma que se realizó, ya que Bausá lo escribió para indicar las prescripciones técnicas oportunas tras haber estudiado el proyecto definitivo de la Estación. De los 12 planos que describió Bausá, diez son iguales a los que se conservan en el AHF. Aunque carezcamos de la memoria del proyecto original, conocemos su contenido gracias a la descripción de la *Revista de Obras Públicas*¹⁶, de 1 de noviembre de 1879, que fue el extracto de la memoria del citado proyecto, como así se indica¹⁷.

⁶ Hoy Museo Nacional Ciencia y Tecnología. Ocupa varias dependencias e instalaciones de la Estación.

⁷ Actualmente Museo del Ferrocarril de Madrid.

⁸ BOE (1981), Resolución de 21-1-1981, p. 3731.

⁹ A partir de aquí nos limitamos a citar el archivo como AGA. A fin de no alargar las citas, las signaturas que incluyen (04) se refieren a *Obras Públicas* y las (03) al *Ministerio de Cultura*.

¹⁰ AGA, IDD (04)36 LIBRO 3699 TOP. 46/42.101-47.306; IDD (04)36 LIBRO 3701 TOP. 46/42.101-47.306; IDD (04)36 LIBRO 3700 TOP. 46/42.101-47.306; IDD (04)36, Caja 25/7164; IDD (04)36, Caja 25/7165; IDD (04)36, Caja 25/7166.

¹¹ AGA, IDD (04)36 LIBRO 3700 TOP. 46/42.101-47.306, s/p.

¹² AGA, IDD (04)36, Caja 25/7164.

¹³ Lo citaremos como AHF.

¹⁴ Por ejemplo López, Aguilar o Navascués.

¹⁵ AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085.

¹⁶ 1879, 27, tomo I (21), pp. 237-242; (22), pp. 256-259; (23), pp. 264-266; (24), pp. 279-286.

¹⁷ *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 285.

También en el AGA están los legajos sobre los inicios de la construcción¹⁸ de la Estación. Desde su emplazamiento definitivo, de 22 de enero de 1878, en que quedó elegida la opción junto al Paseo de las Delicias, hasta otros de 1879, 1880 y 1886. Para su emplazamiento se tuvo en cuenta: primero, que se erigiese junto a la línea de circunvalación que unía Atocha y Príncipe Pío desde 1863; segundo, que dispusiera de buenas condiciones para el transporte de viajeros y de mercancías; y tercero, que estuviera cerca de la Puerta del Sol. Por ello se eligió la zona sur de Madrid, junto a la línea de circunvalación, ocupando parte del Ensanche proyectado por Castro al situarse en el Paseo de las Delicias, de donde tomó su nombre.

Según el *Diario Ilustrado* “En 28 de Diciembre de 1878 comenzó la construcción de esta obra verdaderamente notable, primera en su clase en Europa, á la cual solo la de Orleans en Francia se le asemeja un tanto, sin que reuna acaso sus condiciones de belleza”. Los *Anales de la Construcción y de la Industria*¹⁹, de 10 de febrero de 1879, confirmaron que la Estación ya se estaba construyendo, incluso que el “esqueleto metálico que está ya en España y empezará á montarse dentro de breves días”²⁰. Lo primero que se construyó fueron los muelles cubiertos del servicio de mercancías. En “1º de Junio de 1879”, según datación de la fotografía de Hebert²¹, la construcción de la Estación avanzaba, el muelle cubierto nº 1 parecía finalizado, a diferencia del edificio de viajeros que aún se estaba levantando su estructura metálica. El Diario político *La Época*²² relató, en agosto de 1879, una interesante crónica sobre la construcción que se ejecutaba en la Estación, dándonos a conocer los primeros detalles.

Parece ser que, debido a que CRB realizó el proyecto definitivo “apresuradamente”, a los pocos meses de su aprobación presentó, el 2 de agosto de 1879, modificaciones²³ al proyecto de construcción²⁴ del edificio de viajeros, sobre la distribución y utilización y sobre los detalles de su construcción, aprobándose el 20 de enero de 1880. De octubre de 1879 y de febrero de 1880, son los proyectos para depósitos y otros muelles cubiertos del servicio de mercancías. Ya inaugurada la Estación, el 7 de abril de 1880, se proyectó, y se autorizó a los tres días, un edificio para fielato²⁵ de consumos situado junto al servicio de mercancías. Paralelamente a los documentos del AGA están los del AHF, lo más antiguo²⁶ es un conjunto de planos con edificios para la Estación y sobre elementos de la construcción.

Entre los artífices que intervinieron en la realización de la Estación, el *Diario Ilustrado* de 1 de abril de 1880 recogió, en la crónica de inauguración, al siguiente elenco:

“La construcción de esta obra ha estado á cargo del ingeniero don Emilio Cachelievre; el ingeniero jefe inspector don Bonifacio Espinal; ingeniero encargado don Enrique Uliarte, y ayudante don Enrique Verdú (...) Las obras de cantería y albañilería han corrido á cargo de los señores Arilio, Varela y Morón y las de pintura al de los señores

¹⁸ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301, antigua signatura 12.156(2). En él se basaron Aguilar, Navascués y López con aportaciones de gran interés, por lo que no abundaremos en el proceso constructivo.

¹⁹ Repullés (1879), p. 38.

²⁰ Repullés (1879), p. 39, a 4 de febrero de 1879.

²¹ AHF, I. G. – 01554.

²² 4 de agosto de 1879.

²³ “Edificio de viajeros. Modificaciones del proyecto aprobado”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

²⁴ Sobre el asunto del proyecto original, supuestamente de 12 de octubre de 1878 según los planos, véase el contenido de AGA, IDD (04)032, Caja 25/2085.

²⁵ “Proyecto para fielato de consumos”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

²⁶ AHF, B – 0076 – 002 y B – 0076 – 001.

Martínez y Blanco (...) La parte metálica y cristalería de L. Gobani, ha sido suministrada por la casa de Fives-Lille y armada en su emplazamiento por M. Paul Vaceille, enviado por dicha casa al efecto”.

El diario *La Época* mencionó al “Sr. Vazeille” como encargado de dirigir la armadura de hierro del edificio de viajeros, y dijo que “Las obras de mampostería y demás interiores se construyeron por los Sres. Varela y Morun, que están demostrando su idoneidad y la destreza técnica de nuestros obreros”²⁷. La documentación antigua nos proporcionó los nombres de los ingenieros: “Emilio Cachelievre”, ingeniero de la construcción y encargado de la dirección de las obras; Santiago Bausá, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de la División de Ferrocarriles de Madrid, y supervisor de las obras; Bonifacio de Espinal, ingeniero jefe de inspeccionar los proyectos y obras; y José Antonio Calleja, ingeniero contratado por la compañía de ferrocarril.

2.3. La Estación de Madrid-Delicias durante el periodo de construcción, 1878-1880

Para describir las dependencias, las disposiciones adoptadas y los edificios que compondrían la futura Estación, la *Revista de Obras Públicas* de 1879 estableció tres servicios según sus funciones: “1º Servicio de Viajeros. 2º Servicio de Mercancías. 3º Servicio de Tracción”²⁸ y, según el informe del ingeniero Bausá de diciembre de 1878, la superficie destinada a la Estación dispondría de los tres servicios citados con sus dependencias pero “sin los talleres de gran reparación”²⁹.

El servicio de viajeros iba a estar formado por: rampas de acceso; patio de salidas y patio de llegadas; y edificio de viajeros. El edificio de viajeros se compondría de tres zonas: una nave central, para cubrir cinco vías y dos andenes y cubierta por una gran marquesina. Una “nave lateral” al oeste, de 175 m de largo y 12 m de ancho, adosada a la nave central, dedicada al servicio de llegadas y formada por salida de viajeros sin equipaje; sala de espera para equipajes; sala de distribución de equipajes; consignaciones; almacén de bultos extraviados; oficinas diversas; y “cochera de carruajes”. Y otra “nave”, al este, para salidas de pasajeros, de igual tamaño y disposición que la de enfrente pero dividida en dos cuerpos por medio de un vestíbulo destacado en planta y en altura del resto del corredor. El pabellón de salidas dispondría del citado vestíbulo, con despacho o factoría de equipajes; despacho de billetes aislados comunicados por ventanillas con el vestíbulo; salas de descanso de 1ª, 2ª y 3ª clase; salón real; fonda y sus dependencias; retretes; oficinas; despacho del jefe de estación; despacho del subjefe de estación; gabinete telegráfico; inspección; servicio sanitario; interventores y conductores; lampistería; y caloríferos. Ambos pabellones laterales tendrían marquesinas exteriores en sus respectivos patios, una para las salidas y otra para las llegadas de viajeros.

El servicio de mercancías, con un terreno comprendido entre la vía de salida de los trenes de viajeros, el ferrocarril de circunvalación y el ramal de empalme de la línea directa con éste, estaría compuesto por: rampas de acceso; patio para el camionaje; muelles cubiertos y descubiertos de ejecución inmediata; muelles para embarque de carruaje; otros muelles cubiertos y descubiertos de ejecución posterior; vías; terrenos sobrantes para muelles de carbones, de maderas, de piedras, etc.; y grúas.

²⁷ *La Época* (1879).

²⁸ Pp. 237-242; 256-259; 264-266; 279-286.

²⁹ AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085, sin foliar [p. 3]; Bausá, además de citar el servicio de viajeros y el de mercancías, citó al de tracción como “servicio de tracción y material” [p. 4].

Y servicio de tracción, con: depósito, emplazado a 410 m del edificio de viajeros con completa independencia; dos cocheras, una para 13 locomotoras y otra para 11; puente giratorio en el centro de la cochera; depósito de agua; grúa hidráulica; vías; depósito de combustible; grúa de levantar las máquinas; y parque de ruedas. Entre el frente del edificio y el almacén de combustible, se proyectó el “taller de vía y obras”³⁰.

Esta planificación extractada en la citada revista, y publicada estando en construcción la Estación, nos ha servido para poder reconstruirla. No obstante, según fueron realizándose las obras, y a tenor de las aportaciones documentales obtenidas, hemos podido saber que hubo cambios de las instalaciones y dependencias enumeradas, de sus dimensiones, ubicaciones, etc., pues no se ejecutó todo su contenido de la forma allí descrita.

2.3.1. Servicio de viajeros: edificio de viajeros

El edificio de viajeros se situó delante de los servicios de mercancías y de tracción. Se trató de la instalación dedicada a los pasajeros y a las dependencias administrativas, al no llevarse a cabo la construcción del edificio para la Administración que la compañía propuso en el proyecto original, delante del frontis, desechado por motivos económicos. De toda la Estación, el edificio de viajeros es la construcción más destacada, edificio singular de la arquitectura e ingeniería de hierro con su estructura roblonada, donde se fusionaron ambas disciplinas técnicas y se aplicaron los conceptos nacidos de la revolución industrial: prefabricación de piezas de hierro, ensamblaje como sistema constructivo, estandarización y economía de medios. Su tipología arquitectónica consistió en dos pabellones longitudinales laterales y paralelos, uno para salidas, al sureste, y otro para llegadas al suroeste, de estructura triangulada, flanqueando la gran nave central de estructura en arco, resultando un modelo simétrico de gran funcionalidad. Los pabellones laterales se relacionaron con la arquitectura civil y pública del arquitecto, mientras que la nave de vías y andenes participó de la arquitectura y de la ingeniería de hierro por lo que gozó de un carácter industrial. La construcción de los pabellones y del “gran cobertizo central” fue un sistema mixto de hierro forjado y fábrica de ladrillo “análogo al que acaba de emplearse en el gran palacio de la última exposición universal de París”³¹. Conocemos por el *Diario Ilustrado*, de 1 de abril de 1880, que “Su coste [del edificio de viajeros] total aproximado es de 6.500.000 rs”.

A tenor de los planos, la planta proyectada dispuso de dos pabellones de 175 m de longitud por 12 m de ancho³², divididos en dos pisos una parte de ellos, adosados a la diáfana nave central de 170 m de largo y 35 m de ancho que albergó cinco vías y dos andenes, en la que se instaló una estructura de 17 pórticos metálicos. Un pequeño jardín, rodeado de una verja de media elipse de la firma Fives-Lille, sirvió para unir los dos pabellones adelantados respecto al frontis acristalado. El acceso a la Estación se planteó desde el Paseo de las Delicias, y se construyó una rampa dividida en dos ramales, uno conducía hasta el patio de salidas y otro al patio de llegadas. La necesidad de esa rampa se debió al desnivel existente desde la calle hasta la plataforma, de casi 7 m, lo que produjo que el edificio de viajeros quedara hundido y con reducida visibilidad. Según el proyecto, el pabellón de llegadas estaría constituido por las salas descritas en la revista *Obras Públicas*, pero las modificaciones

³⁰ *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 286.

³¹ Se refiere a la Exposición Universal de París de 1878, AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085, sin foliar [p. 11].

³² La anchura era fundamental para la iluminación, no debía pasar de los 15 m para evitar problemas de iluminación en las piezas interiores y patios de luces; véase Aguilar (1988), p. 196. La extensión de los pabellones también era importante para la distribución de las habitaciones de los empleados, que se situaban en el piso alto del edificio de viajeros.

aprobadas el 20 de enero de 1880 suprimieron la “cochera”, y en su espacio se instalaron oficinas. Sin embargo, el pabellón de salidas se compuso de las dependencias allí señaladas.

El vestíbulo de las estaciones fue una pieza importante, símbolo de prestigio de la compañía ferroviaria. No obstante, cuando se construyó el de Madrid-Delicias lo más prestigioso era la nave de vías y andenes y el tipo de marquesina³³. Este vestíbulo sobresalió del resto del corredor de salidas por su mayor dimensión y decoración exterior, aunque su interior fue sobrio, lugar destinado para despacho de viajeros y equipajes “de la primera estación definitiva” de Madrid. Según la descripción de *Obras Públicas*, tendría 40 m por 18,25 m y una altura³⁴ de 17,40 m, bajo del caballete, elevación necesaria para una buena ventilación, quedando más elevado que el resto de la crujía. La superficie total proyectada fue de 730 m², 522 m² destinados para viajeros y 208 m² para agentes de la compañía. Ambas zonas del vestíbulo estaban separadas por un mostrador de 1 m de ancho para depósito de equipajes. Una ventanilla fue el nexo de comunicación con el despacho de billetes. La cubierta del vestíbulo se compuso de nueve formas de hierro³⁵, a cinco metros de distancia cada una, y de hierro también las pilastras de doble T y los caballetes de doble T en celosía. Esta armadura vista se proyectó “pintada con esmero”³⁶ a juego con las paredes y con la alfarjía cuidadosamente cepillada y ensamblada a macho y hembra. Respecto al solado, dicha revista citó dos tipos³⁷, uno de madera fuerte, más resistente, y otro de baldosas de piedra blanca de Colmenar³⁸ y pizarra. Al exterior, estaba la marquesina para abrigo de los viajeros, de 40 m por 4 m, con pescantes de hierro y columnas soportando el tejado. Desde el vestíbulo salía un pasillo que lo comunicaba con la sala de espera de 1ª clase, provista de chimenea. Los planos del AHF³⁹ proporcionaron otros elementos proyectados para el vestíbulo.

Lo más destacado de la construcción fue la nave central. Era el espacio de llegadas, estancia y salidas de trenes y de los andenes para la circulación de viajeros. Este lugar se concibió abierto, para conseguir una correcta ventilación debido al uso del carbón de las locomotoras y del vapor, y diáfano, para una buena iluminación, pero cubierto, pues así se protegían las máquinas y los vagones y resultó más cómodo a los pasajeros por no estar expuestos a las inclemencias del tiempo. Se optó por el uso de la marquesina metálica, convirtiéndose en el elemento más característico de la Estación de Madrid-Delicias, distintivo de la arquitectura de hierro del siglo XIX. Fue, y es, un amplio espacio diáfano de 170 m de longitud, 35 m de ancho y más de 22,5 m de altura, cubierto con una marquesina erigida *in situ* por el comisionado M. Vaseille, quien dirigió el montaje de las piezas metálicas. El esqueleto de hierro roblonado se cubrió con palastro galvanizado ondulado, más barato, apoyado sobre correas trianguladas, desestimándose la propuesta original de cubrirlo con pizarra tras el recorte económico que supusieron las modificaciones al proyecto aprobado, pizarra que sí se empleó en las cubiertas de los corredores laterales. Su armadura resultó de gran novedad ya que su

³³ A principios del siglo XX los vestíbulos de las estaciones toman mayor protagonismo, convirtiéndose en dependencias monumentales, con grandes interiores, que hicieron gala del poderío de la compañía; periodo en que la gran nave empezó a pasar de moda en parte de Europa, evolucionando en Estados Unidos.

³⁴ P. 240, pero en la p. 257 señala una altura de 16,50 m y 12 m al arranque de los cuchillos.

³⁵ *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 280.

³⁶ *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 281.

³⁷ P. 258 y p. 281 respectivamente.

³⁸ La publicación no precisa si la piedra blanca procedería de Colmenar Viejo o de Colmenar de Oreja.

³⁹ El “kiosco” octogonal para despacho de equipajes, el mostrador para depositar el equipaje, la barandilla, o la escuadra para sujeción de tableros de la sala de espera de 1ª clase, AHF, B – 0076 – 001.

técnica constructiva estaba inspirada en la Galería de Máquinas⁴⁰ presentada por Henri de Dion en la Exposición Universal celebrada en París del día 1 de mayo al 10 de noviembre de 1878. En dicha exposición, el ingeniero Henri de Dion diseñó un modelo⁴¹ de estructura de pórticos ensamblados, mediante elementos prefabricado, y correas de hierro sobre dichas estructuras. Esta rígida armadura de correas y arquerías se vio influida por los cambios de temperatura y, para solucionar ese problema, Henri de Dion introdujo juntas de dilatación cada 60 metros. Además, las piezas de la estructura metálica se ensamblaron con tornillos introducidos en agujeros ovalados, solución que se utilizó durante mucho tiempo en grandes estructuras con arquerías de acero.

Ese modelo de estructura metálica tuvo gran repercusión⁴², y un ejemplo de ello es la armadura de la nave central de la Estación de Madrid-Delicias. Para su realización, todo apunta a que el ingeniero Cachelièvre se inspiró en el sistema que Henri de Dion⁴³ aplicó en la Galería de Máquinas de 1878 cuando realizó el plano del proyecto para el edificio de viajeros de la Madrid-Delicias. Así mismo, el informe de Bausá al referirse a las armaduras de las cubiertas del edificio de viajeros, nos indica que: “la obra es completamente estable y sólida (...) pudiendo además servir de garantía el que la casa constructora que montará las armaduras, es la misma que lo ha hecho en el Palacio de la exposición [1878] y que tiene ya por tanto la práctica necesaria”⁴⁴. Si comparamos la armadura de la Galería de Máquinas y la de Madrid-Delicias observamos notables coincidencias: la luz de ambas cubiertas era de 35 m; la altura, aunque no igual, sí fue muy parecida; y la semejanza estilística fue extraordinaria. El hecho de que haya desaparecido el ejemplo francés, al destruirse la Galería de Máquinas, y el que transcurriese muy poco tiempo entre esa Exposición de 1878 y la fecha de los planos de la Estación también de 1878, aumenta el valor de ésta, y la convierte en la mejor representante de la armadura francesa por su gran interés histórico, constructivo e innovación técnica.

La nave aporticada de la Estación de Madrid-Delicias se moduló con pórticos de vigas trianguladas cada 10 m, sin apoyos intermedios, lo que conformó 17 cuchillos armados que “formaron un todo con los propios pilares de sostén fijos gracias a una cimentación hundida”⁴⁵. Por ello, desaparecieron los tirantes, las riostras y los contrafuertes que el sistema atirantado Polonceau utilizó en ensayos anteriores, y se solucionó el problema de la dilatación.

⁴⁰ Durante el siglo XIX se celebraron en París cinco Exposiciones Universales: 1855, 1867, 1878, 1889 y 1900, con su correspondiente Galería de Máquinas o Palacio de Máquinas. El Gran Palacio de la Exposición Universal de 1878 en el Campo de Marte fue, como todas estas muestras, un torrente de innovaciones tecnológicas símbolo de progreso a tenor de la exhibición de máquinas. En ella figuró la estructura metálica que diseñó Henri de Dion. En http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4e/Panorama_des_Palais.JPG hay una panorámica de Fougère donde se observa la Galería de Máquinas en el centro.

⁴¹http://www.tatasteelconstruction.com/en/reference/teaching_resources/architectural_studio_reference/history/development_of_the_clear_span_building/exhibition_buildings/

⁴² En http://paristempunk.canalblog.com/albums/exposition_universelle_1878/index.html las imágenes de la Estación del Campo de Marte, en París, nos muestran un estilo similar a la Estación de Madrid-Delicias y se diría que siguen las mismas ideas, pero con variaciones de estructuras.

⁴³ En http://es.wikipedia.org/wiki/Henri_de_Dion se indica que el hermano de Henri de Dion, Joseph-Louis-Adolphe, asistió a la construcción de la Estación de Madrid-Delicias.

⁴⁴ Informe del ingeniero Bausá, AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085, sin foliar [p. 15].

⁴⁵ Navascués (2007), p. 203.



Dos detalles de la armadura de la nave central del edificio de viajeros.

Hay constancia documental que la armadura del hierro se hizo fuera de España. En 1878, la compañía CRB solicitó autorización para: “introducir una partida de hierros para armazones y cubiertas de los edificios de la estación de esta Corte [...] En la relación figuran 1500 toneladas de hierro forjado en columnas y vigas metálicas para el esqueleto y cubiertas de los edificios de la estación de Madrid y 100 toneladas de palastro ondulado y galvanizado para las cubiertas de los referidos edificios”⁴⁶. En enero de 1879, tras haberse encontrado retenido ese material en la Aduana de Alicante, se aprobó su introducción “previo al depósito necesario”⁴⁷. Aunque según M. López “El montaje de la gran armadura metálica que procedente de Bruselas se encontraba en enero de 1879 en España, estuvo a cargo de M. Vaseille, comisionado por la Compañía Fives Lille encargada de su construcción, cuyos talleres habían sido creados en 1861 en unos suburbios de la ciudad de Lille”⁴⁸, no hemos encontrado ningún documento que acredite la procedencia de Bruselas, aunque debemos advertir que las ciudades Fives y Lille están próximas a Bélgica. Navascués señaló que “la armadura [de la nave central] se preparó en Francia, en los talleres de la Compañía Fives-Lille”⁴⁹, firma⁵⁰ muy experimentada en materiales y construcciones ferroviarias.

Entre los materiales constructivos empleados en el edificio de viajeros sobresalieron el hierro y el ladrillo, sólidos y de rápida ejecución y de marcado carácter industrial, además del granito en los altos zócalos, la pizarra en las cubiertas de los pabellones y el vidrio en los muros acristalados. El uso de hierro y cristal permitió construir una nave central ligera y luminosa, y amplía al emplearse una cubierta de palastro galvanizado. El hierro se convirtió en el protagonista del edificio al usarse

⁴⁶ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 218v.º-220r.º.

⁴⁷ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 222v.º-223r.º y v.º.

⁴⁸ López (1984), p. 33.

⁴⁹ Navascués (2007), p. 208.

⁵⁰ La compañía Fives-Lille se constituyó por fusión de la casa Parent & Schaken. La Parent, Schaken & Goldsmidt fue una sociedad de origen belga, formada por dos ingenieros y un financiero, que alquilaron en 1854 del ferrocarril Grand Central los talleres de locomotoras de Oullins, del que saldrían sus primeras máquinas un año después. En 1861, el Grand Central recuperó los talleres y Parent-Schaken instaló nuevos talleres en Fives, cerca de Lille, con otro taller en Gisors, cerca de Lyon. Así, en 1865, la sociedad tomó la nueva denominación de Compagnie de Fives-Lille, que apareció en España en proyectos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y en la industria azucarera de Málaga y Granada. Debemos advertir que la Parent, Schaken y compañía, formó parte de la compañía ferroviaria CRB, quién construyó años después la Estación de Madrid-Delicias.

tanto como elemento sustentante, en la estructura de la gran nave central y en los dos corredores, como elemento ornamentado y ornamental en los motivos decorativos y estructurales. Por motivos económicos, se usó el ladrillo en los paramentos, ordinario y enlucido en su cara interior y prensado en las fachadas exteriores, siendo éstos de dos tonalidades rojas y orlados con hiladas de ladrillos sobrepintados en negro como las figuras geométricas que coronaron los muros. El amplio repertorio de adornos de hierro, forjado o fundido, sirvió para embellecer el conjunto además de reforzar visualmente los elementos estructurales.

En Madrid-Delicias se construyó, alrededor del edificio de viajeros, una serie de instalaciones de diverso aspecto que dio lugar a un conjunto de edificios de características estilísticas diversas al haberse construido, o renovado, en épocas diferentes, como iremos viendo.

2.3.2. Servicio de mercancías

El servicio de mercancías se construyó a continuación del edificio de pasajeros, tras el patio de salidas, la vía de circunvalación y el ramal de empalme. Las rampas del “camino de mercancías”, independiente del resto de los servicios, conducían al patio de mercancías. Sus muelles cubiertos, acometidos en 1879, fueron las primeras edificaciones que se realizaron en toda la Estación, y también dispuso de muelles descubiertos, muelles para ganados y carbones, vías de carga y descarga y terrenos sobrantes para posibles ensanches.

Se realizaron tres muelles cubiertos idénticos que han llegado hasta nuestros días. Primeramente dos, denominados⁵¹ nº 1 y nº 2, dispuestos en hilera a continuación del pabellón de salidas y en paralelo a las vías y, tras ellos, un muelle descubierta de igual tamaño que los anteriores pero sin cubrir. El 16 de febrero de 1880 se aprobó el tercer muelle cubierto, el nº 3⁵². Los muelles cubiertos son sencillos edificios rectangulares de 99 m por 14 m, con cuatro fachadas, dos a dos iguales, y tejados prolongados, frecuentes en edificaciones industriales de carga y descarga. Los paramentos exteriores se realizaron en ladrillo visto, sobre zócalo de cantería, y las jambas y dinteles de las puertas y de las ventanas en ladrillo en relieve, mientras que los muros interiores fueron de mampostería ordinaria con enlucido a la italiana. El ascenso desde el exterior era por escaleras dobles, a 1 m del suelo, colocadas en los extremos menores. La distancia entre los muelles fue de 7 m, con un puente-báscula en la vía transversal de cada separación.



Muelle cubierto nº 2: Plano de 12-10-1878, É. Cachelivière; AHF, IG – 2561/9. Imagen actual 2012.

⁵¹ AHF, B – 0076 – 002. También citados A y B, y el muelle cubierto nº 3 -algo más tardío- como C.

⁵² “Proyecto de un 3º muelle cubierto para mercancías”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

Los tres muelles se cubrieron con chapa de hierro galvanizado -hoy sólo lo mantiene el muelle nº 2- sobre armaduras de hierro de tipo Polonceau⁵³, distanciadas, una forma de otra, a 7 m. Armaduras basadas en una forma triangular cuya solución estructural consistió en vigas de hierro fundido con tirantes, vigas armadas que descansaron sobre las soleras y sobre las que se apoyó la cubierta de palastro ondulado. Entre las formas metálicas se dispuso una puerta de 3 m, tanto a la vía como al patio, para cargar y descargar 14 vagones de mercancías en sus 14 puertas. Los planos del muelle nº 1 del AHF⁵⁴, de 12 de octubre de 1878, corresponden al proyecto aprobado de la “Armadura del Tejado”. También en el AHF⁵⁵ hay dos dibujos en color, de este muelle, que incluyen un sello de Bélgica. Conocemos, por la prensa de la época, que las demás obras del muelle cubierto nº 1 las ejecutó el Sr. Yuste “contratista de esta Corte”⁵⁶.

Ante el retraso de la terminación del edificio de viajeros, motivado por las inclemencias del tiempo que impidió el traslado del material extranjero que había de introducirse en España para la construcción y, con objeto de poner en funcionamiento lo antes posible el servicio de viajeros al estar ya concluida la línea férrea directa de Madrid a Ciudad Real, la compañía solicitó, el 9 de abril de 1879, y se aprobó el día 22, que el muelle cubierto nº 1 se habilitase como edificio de viajeros provisional⁵⁷ mientras se concluía el definitivo. Medida transitoria que convirtió a ese muelle en edificio de viajeros temporalmente, desde 1879 hasta, al menos, la inauguración de la Estación en 1880. Los 99 m de largo se dividieron en tres zonas: en la primera, la más cercana a Madrid, se estableció el despacho de billetes en lo que era el departamento de factoría del muelle, y la factoría de equipajes en la dependencia del jefe de estación de mercancías; a continuación un vestíbulo de 28 m de longitud, con acceso desde el patio de mercancías -lado de Madrid- a través de cuatro puertas con escaleras, y en su interior, y en línea con la factoría, un mostrador de equipajes de 28 m, dejando los 4 m restantes para el paso de salida. El vestíbulo se comunicó con la segunda zona, es decir, con la parte central del muelle, con acceso desde el patio por cinco puertas para la descarga del equipaje. En ella estaban las salas de espera, la de 1ª y 2ª clase de 25 m², y la sala de 3ª clase de 35 m² y, frente a las salas de descanso, el acceso directo a un andén de viajeros de 41 m de largo y 4,8 m de ancho, según el plano de 2 de abril de 1879. Tras las salas de descanso, estuvieron las dependencias del servicio administrativo: la inspección facultativa, el subjefe y el telégrafo, el jefe de estación, la inspección administrativa y la aduana. Y la tercera zona, que poseyó los 29 m restantes para servicio de mercancías de gran velocidad. Por tal motivo, las oficinas de los factores y del factor jefe, dado que ya no tuvieron espacio en el muelle nº 1, se trasladaron al muelle nº 2, también acabado en esa fecha.

El tercer muelle cubierto se realizó porque los dos anteriores fueron insuficientes, debido a que el tráfico de las actividades comerciales fue mayor de lo esperado. Se construyó enfrente del muelle nº 2, y al lado de la vía del muelle de ganados dejando un espacio libre. Las dimensiones y el tipo de edificación fueron idénticas a los dos ya construidos.

⁵³ Tipología que tomó su nombre del ingeniero francés que perfeccionó este sistema de cerchas, Antoine Rémy Polonceau (1778-1847), y fue muy empleado en estaciones de ferrocarril y en edificios industriales.

⁵⁴ I. G. – 2561/7 e I. G. – 2561/9.

⁵⁵ “Planos del muelle cubierto nº 1”, AHF, B – 0076 – 002. Son dos dibujos en color, sobre cartón, de las armadura del muelle nº 1, sin fecha y con epígrafes en francés, con el sello: “Eugéne Rolin & Cie. Braine-Le-Comte (Belgique)”, pudiendo interpretarse como de procedencia belga. Tal vez se trate de los dibujos preparatorios para los citados planos.

⁵⁶ *La Época* (1879).

⁵⁷ “Instalación provisional para el servicio de viajeros”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

Dada la gran importancia que tuvieron las expediciones de los carbones de Belmez, que atravesaron la línea de Ciudad Real a Madrid, y la importancia del transporte de ganados de las tierras extremeñas por las que pasaba este ferrocarril, se aprobó, en mayo de 1879, la realización de dos muelles para ganados y carbones. El de carbones se ubicó en paralelo a los dos muelles cubiertos y el descubierto, junto al ferrocarril de circunvalación. Fue un edificio de 133 m de longitud por 22 m de ancho, con un espacio en medio para una vía transversal con placas giratorias, y una báscula para pesar vagones. Se accedió a él por una rampa. Este muelle tuvo previsto enlazar por el ramal que empalmaba con la línea de circunvalación. El muelle de ganados se situó detrás de los muelles de mercancías, entre éstos y los de carbones. Su tamaño fue de 22 m por 21 m, y estuvo dividido en tres partes iguales. Los muros fueron de mampostería, los ángulos de ladrillo y el coronamiento de sillería. Constó de tres pisos, cada uno a la altura de los vagones de las jaulas a que estaba destinado. Y dispuso de un terreno de 260 m por 15 m de ancho, dividido en 13 cuarteles de 20 m cada uno, separados por empalizadas, y desde cada uno se accedió a la rampa de entrada a los muelles. En noviembre de 1879 se aprobó la construcción de un depósito de carbones para la Sociedad Hullera y Metalúrgica de Belmez. Consistió en una sencilla construcción alargada, con cubierta a dos aguas, con varias dependencias interiores y, detrás, una cuadra rectangular. Por un camino afirmado se llegó al cobertizo para cok, que fue una construcción diáfana, sin muros y con cubierta a dos aguas. Y, según un plano del AHF⁵⁸ [¿1879?], hemos podido conocer la existencia de un proyecto de muelle de revisión; plano que contiene unas escalinatas de ladrillo y una balaustrada de hierro para acceder a la larga pasarela que, previsiblemente, dispondría el muelle de revisión, pero no hemos encontrado su memoria.

2.3.3. Servicio de tracción

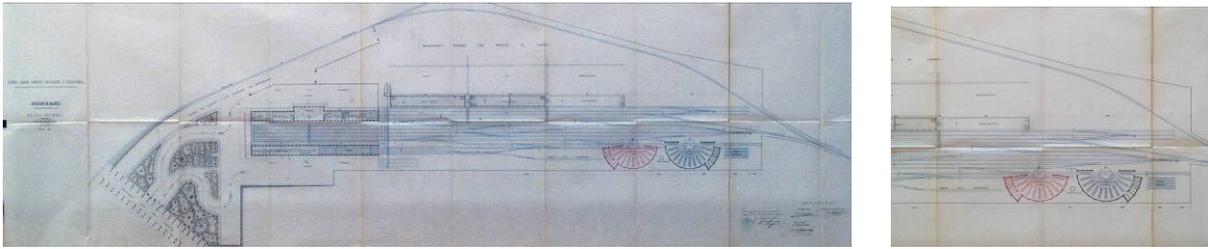
Sus edificios se ubicaron en el lado opuesto al de mercancías, al oeste. Eran instalaciones para el abrigo y el mantenimiento de las locomotoras y de los coches aunque, mayoritariamente, han sido demolidas. Dada las limitaciones financieras de la compañía se suprimió el edificio de la Administración, por lo cual, el espacio destinado para “cochera” que se iba a instalar en el pabellón de llegadas, de unos 80 m, se convirtió en oficinas para explotación de la red, y la compañía decidió que las tres vías centrales de la nave de vías y andenes del edificio de viajeros fueran vías apartaderos.

Para las locomotoras, los planos presentados por la compañía CRB en 1878 proyectaron un depósito, emplazado a 410 m del edificio de viajeros, con dos rotondas/cocherones para las máquinas, uno para 13 locomotoras y otro para 11. Sin embargo, la *Revista de Obras Públicas* de 1879 señaló que, de esas dos “cocheras”, primero se realizaría la de 13 “pudiendo construirse la segunda, próxima a la primera, el día que el servicio lo exija”⁵⁹. No obstante, documentación del AHF de 1884, recoge lo proyectado para la “rotonda de 11 locomotoras”. Según el plano⁶⁰ de 1878, la rotonda de 13 máquinas tenía la forma de un polígono regular inscrito exteriormente en un círculo de 32 m de radio, y cada crujía del polígono recibiría una locomotora. En cada nave se construyó un foso de picar el fuego, y una boca de riego para lavar las máquinas cada dos fosos. Dispuso de pequeñas dependencias para taller y almacén de reparaciones y mantenimiento, un anexo de oficinas del jefe y subjefe de depósito y un cuerpo para cobijo de los maquinistas. En el centro de la cochera estaba el puente giratorio de 14 m de diámetro.

⁵⁸ AHF, B – 0076 – 003.

⁵⁹ *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 285.

⁶⁰ AHF, I. G. – 2561/3.



“Plano General. Conjunto”, AHF, IG – 2561/3. Fecha: 12 de octubre de 1878. Detalle con las dos rotondas.

Se proyectó un depósito de aguas -del canal del Lozoya- situado entre las dos semirrotondas de locomotoras; una grúa hidráulica, próxima al depósito y al almacén de carbón; vías destinadas al servicio de tracción; un depósito de combustible; una grúa móvil para levantar las máquinas; y un parque de ruedas servido por un pequeño carro trasbordador.

Entre el frente del edificio y el almacén de combustible, en un espacio de 3.300 m superficiales, se destinó un taller y almacén de vía, con terreno accesible para vagones cargados de carriles y traviesas.

Según las modificaciones y ampliaciones de las dependencias del proyecto primitivo de la Estación, y a tenor del plano de los “Talleres para los Servicios del Movimiento y de Vía y Obras”⁶¹ de 2 de agosto de 1879, se proyectó un edificio muy ligero situado en el lado oeste de la Estación y a la altura del muelle cubierto de mercancías nº 1. Tuvo una nave única, de 48 m por 8 m, dividido en 12 crujías para el establecimiento de lampistería, taller de telégrafo, básculas, almacén y fragua de Vía y Obras, taller de carpintería y guarda. La armadura fue de madera y de hierro, apoyada en machones de ladrillo sobre zócalos. En el centro se situó la fragua y una linternita con persiana para la salida de humos. Los paramentos fueron de ladrillo y la cubierta de pizarra. Las modificaciones al proyecto aprobado indicaron que, para el servicio de Movimiento, eran necesarios un taller de lampistería, un taller de telégrafos y un taller de aparatos de pesar.

La Estación de Madrid-Delicias dispuso de artefactos tales como: depósitos de agua, aguadas para abastecimiento de las locomotoras, puente de señalización, playa de vías, etc., elementos auxiliares propios del paisaje de la industria ferroviaria moderna y en íntima ligazón con el resto de los edificios de la arquitectura de la Estación.

2.3.4. Fielato

El edificio citado en la documentación como “Oficina para la Intervención de Arbitrios Municipales”, puede ser considerado un edificio accesorio relacionado con la empresa ferroviaria porque desempeñó una labor recaudatoria de cobro de los arbitrios sobre el tráfico de mercancías, de ahí su ubicación junto a los muelles de mercancías, al lado de la entrada del patio. Se eligió este sitio por su finalidad, consistente en el cobro de arbitrios y tasas municipales procedentes del tráfico de mercancías, además de ser lugar estratégico para la vigilancia y de no perjudicar ni a este servicio ni a la comodidad de los viajeros. Como el Ayuntamiento de Madrid exigió a la compañía CRB la obligación de su construcción y dentro del conjunto ferroviario, el 7 de abril de 1880, ya inaugurada la Estación, la empresa presentó el proyecto realizado por el ingeniero J. A. Calleja, autorizado, rápidamente, por el ingeniero Bonifacio de Espinal. Según la memoria del proyecto, se trató de un edificio de planta rectangular de 6 m por 13,10 m, con muros de fábrica de ladrillo y cubierta de

⁶¹ “Edificio de viajeros. Modificaciones del proyecto aprobado” y su plano, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

pizarra apoyada sobre una armadura de madera, y tabiques interiores de panderete. El plano⁶² mostró una distribución interior consistente en un despacho para el público, dos oficinas para los empleados, un cuerpo de guardia y un almacén para efectos decomisados. Actualmente sigue existiendo pero, dado su nuevo uso como “trastero”, presentar un aspecto de cierto abandono.

2.4. Actuaciones desde su construcción hasta 1926

La documentación consultada nos desveló las distintas actuaciones que afectaron al patrimonio inmueble de la Estación de Madrid-Delicias a lo largo de este amplio período. Dadas las limitaciones propias de este trabajo, compilamos lo más destacado acontecido en sus edificios, agrupados, nuevamente, según la organización por servicios y sus funciones.

2.4.1. Servicio de viajeros: edificio de viajeros

La intervención más destacada que afectó al edificio de viajeros fue la reforma del vestíbulo y la ampliación de las oficinas centrales en 1906. No obstante, se realizaron otras actuaciones ya al poco de comenzar a funcionar la Estación. Por ejemplo, las relacionadas con las humedades o el frío. En octubre de 1880 se habían producido goteras⁶³ por filtraciones de agua de lluvia en las oficinas, en las salas de espera de 1ª y 2ª y en el café-fonda, y se comprobó que el agua no procedía sólo de las lluvias sino de la condensación de vapor de las locomotoras en la estructura metálicas de la nave central, pues presentó “inconvenientes prácticos”. Para solucionarlo, propusieron poner, de las viguetas transversales, canalones de zinc. En diciembre de 1880, se solicitó instalar chimeneas⁶⁴ en las oficinas, pero tuvo difícil solución ya que, al construirse el edificio, no se preparó salida de humos por el impedimento de atravesar la cubierta. Dada las dificultades técnicas y el elevado coste, se aconsejó “el uso de braseros”. En 1881 se denunció el mal estado de los patios de la Estación y se pidió que se establecieran aceras⁶⁵. Se realizaron obras de saneamiento en ellos y en los caminos aunque, en 1882, seguían siendo medidas insuficientes. Entre 1883 y 1884, se proyectó realizar obras de mejoras⁶⁶ consistentes en una nueva distribución de las salas de descanso de 1ª, 2ª y 3ª clase y en establecer dos factorías⁶⁷ en el vestíbulo del pabellón de llegadas. Se unificaron, así, las tres salas de espera en una sola y la sala de 3ª clase se convirtió en oficinas de MCP “dando mejor servicio a la estación al estar más cerca”. En 1884, se autorizó el establecimiento de dos factorías y dependencias de consumos en el vestíbulo del pabellón de llegadas, por lo que se transformó ese espacio, para ello se empleó tabiques de madera “de fácil desmontaje”. El año 1894 fue una fecha importante, ya que la compañía MZA entregó la Estación a la compañía MCP. Previo a proceder a esa entrega⁶⁸, era necesario hacer obras de reparación debido al deterioro de las instalaciones utilizadas por MZA especialmente del edificio de viajeros. Ambas compañías presentaron sus valoraciones, pero surgieron desavenencias y se retrasó la entrega, no obstante MZA saldó su cuenta con MCP respecto a la cesión, entregando los edificios, el mobiliario, las vías, etc. bajo Acta Notarial en 1894. Los amplios listados⁶⁹ que contiene el AHF sobre obras de reparación, nos han proporcionado, entre otras

⁶² AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301 y AHF, B – 0076 – 003.

⁶³ AHF, C – 0661 – 001, 3.

⁶⁴ AHF, C – 0661 – 001, 6.

⁶⁵ AHF, C – 0942 – 002, 9.

⁶⁶ AHF, C – 0942 – 002, 29.

⁶⁷ AHF, C – 0459 – 001, 1.4.

⁶⁸ AHF, C – 0459 – 001, 2.

⁶⁹ AHF, C – 0661 – 001, 6.

cosas, los locales existentes y el trabajo desarrollado: fonda, salones regios, pasillos, salas de descanso, vestíbulo, despacho de fabricación de billetes, conductores, guardafrenos, lampistería, servicio de Movimiento, inspección facultativa, aduana, taller de telégrafo, caloríferos, y un largo etc. La humedad fue -y sigue siendo- un problema recurrente motivado, en parte, por las bajantes de aguas. Como aconteció tras la fuerte granizada⁷⁰ del día 6 de julio de 1904, que produjo una gran acumulación de granizo en las limas y entre la cubierta de la nave central y las cubiertas de los pabellones laterales, inundando el edificio de viajeros, lo que causó grandes daños en cielos rasos, muros, tabiques, etc., por lo que se repararon las limas y las bajantes.

Entre 1906 y 1907 se realizó la reforma⁷¹ del vestíbulo y la ampliación de las oficinas centrales. Momento en el que se centralizó en el vestíbulo las salidas y las llegadas, ello motivado porque en 1906 se había instalado una línea de tranvía por el Paseo de las Delicias, favoreciendo el acceso a la Estación y, como resultaba un inconveniente la gran distancia entre los dos patios, se decidió dicha centralización, obteniendo un acercamiento a la parada del tranvía. Además, con ello se consiguió la separación de las instalaciones públicas de las instalaciones usadas por el personal de la compañía, facilitando su trabajo, pero la gran ventaja fue el espacio que quedó disponible en el pabellón de llegadas aprovechándose para instalar allí las referidas oficinas. El 10 de septiembre de 1906, se aprobó el proyecto de centralización, y se ejecutaron las actuaciones pertinentes, entre ellas: se realizó una verja, a imitación de la existente, para separar los tres huecos dedicados a salidas de los dos de llegadas; los tres huecos restantes eran para llegada de viajeros y para mostradores de equipajes; se trasladaron las taquillas del despacho de billetes; se construyeron de nuevo los quioscos para despacho de billetes de andén y fielato; el asfaltado del suelo; etc. Las obras de carpintería fueron contratadas a Fulgencio Puch, en octubre de 1906, y la nueva verja la realizó la Casa Moneo Hijo y Cía., de Salamanca, que se colocó el 2 de enero de 1907. La suma total de los gastos de la reforma del vestíbulo ascendió a 12.531,35 pesetas. La fotografía de la publicación *¡Adelante!*, de 15 de marzo de 1911, mostró cómo quedó el vestíbulo reformado. La reforma de las oficinas centrales consistió en la reestructuración y ampliación de locales en el lugar que quedó libre en el pabellón de llegadas, y las obras consistieron en: asfaltar el pavimento de las nuevas oficinas de Movimiento y Tracción; realizar tabiques de madera con puertas; instalar herrajes y cristales para la oficina del Movimiento; realizar tres escaleras de caracol en hierro; instalar tres puertas con cristales y herrajes; pintar los nuevos despachos de jefes de Tracción y almacenes; poner cerraduras; entarimar los archivos de dirección y almacenes; una cancela con cristales en la oficina de Tracción; instalar calefacción y tuberías de hierro forjado para vapor; etc., y para ello fue preciso: el derribo de tabiques; desmontaje de cielos rasos y montaje de otros con tirantillas; conversión de huecos de puertas en ventanas; construcción de puertas; ventanas; columnas de hierro; viguetas; pintado y entarimado; escaleras; e instalación de calefacción. El volumen de obras fue mayor que la reforma del vestíbulo y el presupuesto ascendió a 24.965,42 pesetas.

Otra actuación de este período fue la construcción de un urinario⁷² en el antiguo patio de salidas del edificio de viajeros, adosado al muro de cerramiento, con la sustitución de la tajea para su uso, que fue autorizado en julio de 1908. Hoy ya no existe.

⁷⁰ AHF, C – 0459 – 001, 5.

⁷¹ AHF, C – 0459 – 001, 6.

⁷² AHF, C – 0459 – 001, 9.

2.4.2. Servicio de mercancías, servicio de tracción y otros servicios

Durante los primeros años se proyectaron construcciones y mejoras en ambos servicios. En la zona de las mercancías⁷³ se propuso, en 1881, la construcción de una casilla junto al muelle descubierto; entre 1881-1882, se mejoraron los accesos⁷⁴ a los muelles -también en los patios del edificio de viajeros-; en 1887 se autorizó la construcción de otro muelle descubierto para carbones, con báscula y dos plataformas, y se explanó un terreno para su descarga; también en 1887 se proyectó⁷⁵ el entarimado de traviesas de los muelles cubiertos nº 1 y 2; entre 1888-1889, se propuso la construcción de otra casilla y cobertizos junto a los depósitos de carbones; existió un depósito de aves⁷⁶ pues, en 1918, se arrendó 173,80 m² en el muelle cubierto nº 3 para ello.

De 1888 son los planos del proyecto de un muelle para descarga de pescado⁷⁷ consistente en un edificio, de 14 m por 4 m, emplazado a 11 m del pabellón de llegadas del edificio de viajeros en dirección a Ciudad Real y junto a la vía transversal contigua al andén de llegadas, con un presupuesto de 1881 pesetas con 14 céntimos a 23 de marzo de 1888.

Entre las obras de mejoras en la Estación de los años 1883-1884, figura, según la documentación del AHF, la “construcción de una cochera de máquinas o rotonda para 11 locomotoras”⁷⁸. Se trataba de una rotonda de planta poligonal concéntrica con puente giratorio, armadura de hierro apoyada sobre pilares, foso de picar el fuego y varias construcciones, adosadas a la parte posterior de la rotonda, para taller de pequeñas reparaciones, almacén y viviendas-dormitorios para los maquinistas. Junto a la semirrotunda de locomotoras se instaló, en el año 1902, una vía muerta⁷⁹ para el servicio de tracción.

En 1907, la Estación contó con edificios para taller de Recorrido, para servicio de Movimiento y para Material fijo⁸⁰.

De 1921 son los proyectos⁸¹ de dormitorios y retretes para maquinistas, asistiendo así a los empleados de la Estación que sólo disponían de “una barraca de madera” para poder establecer “un pequeño taller de reparaciones”⁸², con un presupuesto de 7.725,03 pesetas.

2.4.3. Delicias-Empalme

Como señaló González Yanci⁸³, Delicias-Empalme no fue una estación de servicio público general, sino un apartadero, que se utilizó para el cálculo de distancias en los transportes que transitaban por ese punto. Este apartadero se remontó a los años de la construcción de la línea férrea pues, en 1878,

⁷³ AHF, C – 0459 – 001, 1.1, 1.6, 1.7, 1.8, 1.12, etc.

⁷⁴ Vía y Obras presentó los gastos por el machaqueo de piedra para los firmes; AHF, C – 0661 – 001, 1.

⁷⁵ Plano con la planta para entarimado, enero de 1887; AHF, C – 0459 – 001, 1.5.

⁷⁶ AHF, C – 0435 – 006, 3.

⁷⁷ En un plano figura un muelle para pescado; AHF, C – 0459 – 001, 1.6.

⁷⁸ AHF, C – 0942 – 002, 29.

⁷⁹ AHF, C – 0459 – 001, 4.

⁸⁰ Plano de ubicación de 23-3-1907 pero sin descripción arquitectónica; véase AHF, C – 0459 – 001, 8.

⁸¹ AHF, C – 0435 – 006, 4.

⁸² AHF, C – 0942 – 002, 24.

⁸³ González (1977), p. 336.

la compañía CRB instruyó expediente solicitando el establecimiento de una vía apartadero destinada a la conducción del material “al depósito llamado del Jardinillo, en el kilómetro 5,868 del ferrocarril del contorno”⁸⁴, para la construcción de la línea y de la Estación de Madrid-Delicias. Un plano de 1922 contiene la vía apartadero⁸⁵, en el “empalme de Las Delicias”, para el establecimiento de la vía doble.

El sencillo edificio para apeadero, de planta rectangular -con un añadido trasero de época posterior-, un solo piso, muros de mampostería y tejado a dos aguas, se instaló próximo a la línea de circunvalación y adosado al muro divisorio de la Estación. El frente que dio al andén, dispuso, asimétricamente, de una ventana, dos puertas y el rótulo de “Delicias Empalme” sobre el reloj. La fachada contigua tuvo una estrecha puerta central entre dos grandes ventanas. Todos los vanos estuvieron recercados al igual que la línea de imposta. Del apeadero salió el primer “Tren de la fresa” en el año 1984. Junto al apeadero existió una pequeña construcción de ladrillo para WC, pero ambas edificaciones fueron demolidas.

2.5. Planes de obras de ampliación y mejoras de la Estación, 1927-1941

Aunque en la década de los años 20 existieron varios planes de obras de ampliación y mejoras que afectarían a los edificios de la Estación, como por ejemplo el plan propuesto por MCP en 1925 referente a la “cochera del depósito de Madrid” [Estación de Madrid-Delicias], calificado como de “obra urgente”⁸⁶, o la realización de una obra de carácter higiénico-sanitario del saneamiento de la Estación, nos centramos en lo que creemos que fue lo más destacado de este etapa debido a su gran repercusión: el proyecto de 1927, aprobado en 1929.

El ambicioso “Proyecto de modificación de dependencias de la estación de Madrid-Delicias”⁸⁷, realizado en 1927 por MCPO, con un presupuesto de 2.869.945,53 de pesetas, afectó, en gran medida, a la transformación de los servicios ferroviarios con novedosos cambios de su arquitectura industrial, pero no todo lo proyectado en él se realizó. Aunque quedó suspendido en enero de 1928, OESTE solicitó su tramitación en noviembre y se aprobó, con prescripciones, en 1929. Enumeramos, brevemente, las propuestas proyectadas.

Se quiso construir un edificio⁸⁸ de nueva planta, adosado al testero, para vestíbulo de pasajeros y, así, convertir el antiguo vestíbulo del edificio de viajeros en oficinas para Intervención y Contabilidad distribuidas en dos plantas con locales amplios. Para ello, se reformarían la planta baja y la principal de los dos pabellones laterales del edificio de viajeros, derribando paredes, haciéndolas nuevas y manteniendo otras. Y en estos locales se reestructurarían las oficinas citadas. A su vez, el proyecto incluyó el cerramiento de la Estación al Paseo de las Delicias “del que hoy carece en diferencia de las demás de la capital” y el “cierre de los trozos necesarios con las propiedades colindantes [...]”

⁸⁴ “Enlace de la línea con el ramal de contorno en Madrid”, pp. 12vº.-36vº., para la cita p. 22rº., AGA, IDD (04)031, Caja 25/2395.

⁸⁵ AHF, W – 0018 – 004/4.

⁸⁶ AGA, IDD (04)39, Caja 25/13196.

⁸⁷ AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453 y AGA, IDD (04)102, Caja 24/10004. Contiene memoria, 14 planos, pliego de condiciones y presupuesto. Véase también el “Proyecto de Modificación de Dependencias” de 1927, en AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386, para proponer su aprobación; incluye un resumen de las modificaciones de la Estación de Madrid-Delicias.

⁸⁸ Véase la memoria descriptiva, pp. 2-3, AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453.

saneamiento y distribución de alumbrado y reforma de los andenes”⁸⁹. También, la ampliación del depósito con una nueva rotonda para 24 locomotoras, junto al puente giratorio de 24 m que la compañía colocó cuando el tamaño de las nuevas máquinas exigió cambiar el que hasta entonces se usaba por haberse quedado pequeño. Sería de 26 m, sobre pies derechos metálicos, cerchas y correas metálicas, muros de ladrillo ordinario y cubierta de teja plana. Los fosos desaguarían en una tajea general. A causa de ir emplazado sobre un terraplén de más de 7 m de cota, se harían las cimentaciones sobre pilares y arcos de descarga. Se proyectó un edificio para cooperativa, situado cerca y en paralelo al fielato para facilitar las mercancías y un acceso cómodo a los asociados. Como en 1927 los talleres de Material fijo, Recorrido, Movimiento y sus locales estaban en malas condiciones y eran insuficientes, se proyectaron nuevas y sencillas naves para el correcto funcionamiento de esos talleres; se ampliaría el taller de Material fijo⁹⁰ con otra nave adosada a las dos existentes, y las tres prolongadas compondrían el taller del Movimiento y el Recorrido; se harían retretes para Material fijo y Recorrido iguales a los de los de maquinistas. Además, se propuso un pequeño pabellón de dos plantas para dormitorio de maquinistas, con oficinas y viviendas; otro pabellón para dormitorio de guardagujas; una casilla para vigilancia; un nuevo andén central y la reparación de los laterales en la nave central del edificio de viajeros; instalación del alumbrado exterior; afirmado y adoquinado de patios; pintura de la marquesina central y de los elementos metálicos; revoco interior; aceras; demolición de construcciones; edificio para torno de ruedas; y un almacén y oficinas adosados al depósito de máquinas⁹¹.

El proyecto se autorizó el 19 de abril de 1929 y en él se aprobó: la rotonda de 24 locomotoras y la demolición de la antigua; la reforma del vestíbulo para convertirlo en oficinas, pero manteniendo el propio vestíbulo en el primer piso; el andén central y el arreglo de los laterales; la ampliación del taller de Material fijo y nuevos talleres de Recorrido y de Movimiento; la cochera para carruajes; los retretes en las oficinas; y las aceras. Se adjudicaron las obras al contratista Cándido López el 4 de septiembre de 1929 “por la cantidad de 1.131.017,54 pesetas, que representaba la baja del 22,80 % y que se abonará por la Caja Ferroviaria con cargo á la partida número 4 del Plan de obras de mejoras aprobado para el año actual”⁹². Y se desestimaron⁹³: la construcción de un edificio de cooperativa, por tratarse de una obra social, y las obras de pintura de toda la estructura metálica y de los muros del edificio de viajeros, pues ambas debían correr a cargo de la compañía explotadora.

La ejecución de este proyecto durante los primeros años de la década de los 30 del siglo XX, tuvo como consecuencia una trascendental transformación arquitectónica de las instalaciones ferroviarias, se modificó alguno de los espacios de los inmuebles, lo que produjo un cambio de usos, y se construyeron edificios de nueva planta, tras la demolición de otros. Del edificio de viajeros, se acondicionaron los dos andenes laterales y desapareció la vía de en medio para convertirse en andén central, y se pavimentaron con baldosas hexagonales -sustituidas en la reforma de 1980-1984 por las actuales-. El vestíbulo⁹⁴ de salidas/llegadas fue lo más afectado⁹⁵, pasó de ser un espacio diáfano a

^M Memoria, p. 1, AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453.

⁹⁰ Informe, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

⁹¹ Véase la memoria, pp. 9-10, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

⁹² IDD (04)39, Caja 25/13386. El 6-5-1935 se rescindió el contrato a Cándido López por el gran abandono que presentaban las obras de ampliación por parte del contratista y por el impago de los “pocos obreros”, AGA, IDD (04)102, Caja 24/19508.

⁹³ Informe del ingeniero, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

⁹⁴ Sobre la reforma del vestíbulo, véase el plano de 25-4-1931, AGA, IDD (04)102, Caja 24/10700.

⁹⁵ Las fotos del fondo Moreno en el AGA, o las de Vicente Garrido en el AHF, así lo muestran.

compartimentarse en tres plantas y a disponer de una nueva distribución interior, la planta baja se convirtió en el vestíbulo y las dos superiores se habilitaron para oficinas y otros usos, y se precisó una escalera a la catalana para comunicarlas, como se puede comprobar actualmente. El vestíbulo tuvo un sencillo despacho de billetes, de fábrica de ladrillo encalado y pintado, pequeños quioscos de madera adosados a los muros -para tabacos, libros e información- y bancos corridos. Sus muros interiores estaban pintados a dos colores y del techo colgaban luminarias redondas. Desaparecieron las dos verjas de hierro, el quiosco octogonal para despacho de equipajes y el mostrador. El vestíbulo se convirtió en un espacio funcional, carente de la belleza que la fotografía *¡Adelante!*, de 1911, nos ofreció. Igualmente importantes fueron las transformaciones en el servicio de tracción, Movimiento, Material fijo o Recorrido, con demoliciones y nuevas construcciones de talleres, depósito de máquinas, viviendas para empleados, etc. que hemos mencionado. Por el contrario, la documentación no nos desveló la existencia de cambios sobre los edificios del servicio de mercancías.

Queremos hacer mención del edificio destinado a inspección de carruajes. El dibujo del plano⁹⁶ titulado “inspección de carruajes” del proyecto de 1927, coincide con el edificio que hoy utiliza el jardinero del MUNCYT para guardar sus utensilios. Es un pequeño y armonioso edificio de planta cuadrada, de 4 m de lado, con puerta y ventanas en cada frente, muros de ladrillo, esquinas de granito y aleros con ménsulas sobre los vanos, también de granito. En un plano⁹⁷ de emplazamiento de la Estación de 1961, esta construcción fue denominada como “guarda urbano”, y es idéntica al antiguo edificio del proyecto de modificación de dependencias de 1927 sobre inspección de carruajes aunque, en dicho plano de 1927, estaba emplazado donde hoy se encuentra el edificio de las oficinas de Adif -el antiguo Centro de Cálculo de la RENFE, que veremos más adelante-.

2.6. Estación de Madrid-Delicias durante el periodo RENFE, 1941-1971

El 24 de enero de 1941 nació la RENFE, y la Estación pasó a su poder. Durante esa década y la siguiente se quiso hacer un ambicioso programa de reformas en la Estación de Madrid-Delicias, pero no se llegó a ejecutar por completo. Se realizaron ciertas mejoras puntuales, como, por ejemplo, se remozó el vestíbulo del edificio de viajeros; se realizaron las aceras y se adecuaron los firmes alrededor de la Estación; se dio acceso al edificio de viajeros por el testero y se transformaron las ventanas en puertas; se trasladó la marquesina del primitivo pabellón de llegadas al frontis; etc. Las antiguas fotografías sobre la Estación nos han ofrecido estas intervenciones. Etapa en que también se llevaron a cabo construcciones de nueva planta relacionadas con la industria ferroviaria, como fueron las viviendas para sus empleados, el pabellón sanitario y, algo posterior, la iglesia parroquial en suelo que perteneció a la Estación de Madrid-Delicias.

2.6.1. Edificio de viajeros

Según las fotografías de fondo Vicente Garrido del AHF⁹⁸, de las décadas de 1940-1950, se estaba practicando una sencilla obra de adecentamiento en el interior del vestíbulo consistente en el revestimiento de parte de los paredes y de los pilares mediante la superposición de baldosines de azulejería bicolor, azul-blanco, y de ladrillo combinados, igual a la ornamentación existente en el cerramiento que delimitó parte del perímetro de la Estación. Eran baldosas de cerámica con decoración vegetal iguales al recubrimiento que se aplicó en los zócalos de los muros.

⁹⁶ AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453, plano n° 10.

⁹⁷ AGA, IDD (04)41, Caja 25/13805, plano n° 1.

⁹⁸ VG-IF 0324, VG-IF 0325, VG-IF 0327, VG-IF 0329, VG-IF0351 a VG-IF 0357, VG-IF 0361, VG-IF 0365 a VG-IF 0370, VG-IF 0373, VG-IF 0374, VG-IF 0379. Foto VG-IF 0366: pilares con el revestimiento aplicado.



Obras en el interior del vestíbulo, AHF, VG – IF – 0366 y VG – IF – 03665.

Con un presupuesto de 360.812,58 pesetas se aprobó, el 28 de enero de 1958, el proyecto⁹⁹ para la ampliación de las oficinas de Estadística en parte del antiguo pabellón de llegadas ocupado por oficinas de pequeño material. Tuvo por finalidad hacer nuevos locales para instalar máquinas para el control del movimiento de vagones y “consisten principalmente en demolición de tabiquería, picado de paramentos, levante de solados, sustitución de los actuales por baldosa de terrazo, repaso de paredes, pintura, nueva instalación eléctrica, modificación de calefacción y colocación de dos duchas en los servicios correspondientes. Las nuevas oficinas de pequeño material se instalarán en un edificio de nueva planta a construir”, transformándose así, esta zona.

2.6.2. Viviendas ferroviarias

Entre los años 1946-1956, el arquitecto Fungairiño¹⁰⁰ realizó, en dos fases, las “Viviendas protegidas construidas por la Renfe en el Paseo de las Delicias nº 71”¹⁰¹ -actual nº 63- en terrenos de la RENFE, para alquiler de sus empleados, y en las que intervino el INI. Se proyectaron bloques de viviendas formados por piso bajo y siete plantas y dos viviendas por planta. Se fueron realizando por bloques y, en 1946, estaba terminado el primero. En mayo de 1950, se verificó otro bloque acabado y cumpliendo las condiciones de salubridad e higiene exigidas por la Ley. Progresivamente se fueron construyendo el resto. En 1954 la Fiscalía de la Vivienda verificó que “se ha comprobado que lo ejecutado se ajusta a lo señalado en los planos y reúnen las debidas condiciones de habitabilidad”¹⁰², confirmando así su realización. Actualmente existen estas viviendas, pero están reformadas.

2.6.3. Servicio sanitario

El edificio de nueva construcción que se realizó para dar asistencia médica a los empleados ferroviarios, se ubicó en el patio de viajeros, en paralelo al edificio de viajeros. El proyecto¹⁰³ de dotación para servicio sanitario, de agosto de 1948, se aprobó en abril de 1949 y, según la planta en forma de H contenida en un plano, dispuso de las siguientes dependencias en un solo piso: sala de operaciones, curas diarias, despacho del médico de guardia, oculista, dormitorio del practicante, dormitorio del médico de guardia y cuarto de baño; en el cuerpo central, vestíbulo, rayos X y camillas; y en el lateral derecho, sala del jefe de zona, subjefe de zona, oficina, archivo, almacén,

⁹⁹ Proyecto de 3-12-1957, AGA, IDD (04)102, Caja 24/11656.

¹⁰⁰ López (2007), nº 41.

¹⁰¹ AGA, IDD (04)43, Caja 26/25466. Recoge planos y papeleo administrativo de las viviendas.

¹⁰² Según el plano titulado “Viviendas protegidas construidas por la RENFE en el Paseo de las Delicias Nº 71, 1946-1954”, AGA, IDD (04)43, Caja 26/25466.

¹⁰³ Instalación de alumbrado, fuerza, comunicaciones, timbres, relojes; AGA, IDD (04)102, Caja 24/9828.

calefacción y carbonera. Hoy, se ha convertido en las oficinas y la biblioteca del MUNCYT, transformando su interior en despachos. No obstante, desde la construcción de la Estación existió un servicio médico en el pabellón de salidas del edificio de viajeros pues, el plano¹⁰⁴ de 1879, proyectó un local con tres espacios comunicados denominado “Médicos”, y un expediente de 1884 corroboró su existencia al citar que MCP “pide se le ceda una de las tres habitaciones que ocupa el servicio sanitario”¹⁰⁵.

2.6.4. Cooperativa

En el citado plano de emplazamiento de 1961¹⁰⁶, con algunas de las dependencias de la Estación, figura una construcción de planta rectangular denominada “Cooperativa” que actuó de economato, estuvo detrás del fieltro y próxima a los almacenes y muelles de carbones. No sabemos cuándo se construyó, pero sí que estuvo en un lugar próximo donde lo ubicó el citado proyecto de 1927. Actualmente no existe este inmueble. Anterior a 1927, el servicio de economato se realizó en parte de uno de los muelles cubiertos de mercancías.

2.6.5. Iglesia parroquial

El Arzobispado de Madrid-Alcalá solicitó a la RENFE, en 1961, la cesión de una parcela para construir una iglesia¹⁰⁷ en un terreno de las inmediaciones de la Estación, entre la línea de circunvalación, el acceso a los muelles de mercancías frente a las viviendas ferroviarias, y próximo a la entrada de viajeros. El proyecto de obra de nueva planta de la parroquia *Nuestra Señora de las Delicias* se aprobó en 1968¹⁰⁸, con un presupuesto de 14.482.792,37 pesetas, y consistió en un complejo parroquial dividido en tres zonas, independientes y diferenciadas, con tres volúmenes: el templo, con atrio; la sacristía; y los edificios para escuelas, oficinas y viviendas. Se usó hormigón visto y ladrillo pardo. Hoy existe esta parroquia y sigue en activo.

2.6.6. Centro de Cálculo de la RENFE

El edificio que actualmente ocupa Adif para sus oficinas, estaba recién construido en 1967 cuando se instaló el Centro de Cálculo¹⁰⁹ de la RENFE. En él se implantó el sistema electrónico de venta de billetes y reserva de plazas de los trenes de largo recorrido que comenzó a funcionar en 1968. La construcción de este edificio, de cinco plantas y dos sótanos en el lugar que antaño fuera un jardín, significó una nueva transformación de la Estación de Madrid-Delicias, debido a que se realizó justo delante del edificio de viajeros, ocultándolo por completo desde la vía pública.

¹⁰⁴ “Plano de la distribución de habitaciones para oficinas y dependencias públicas (Piso bajo)”, AGA, IDD (04)102, Caja 24/8301.

¹⁰⁵ AHF, C – 0942 – 002, 36.

¹⁰⁶ Sobre el proyecto de suministro de energía en los locales del Organismo de Estadística, AGA, IDD (04)41, Caja 25/13805, plano nº 1.

¹⁰⁷ AGA, IDD (04)30, Caja 25/2076.

¹⁰⁸ AGA, IDD (04)43, Caja 26/25466.

¹⁰⁹ Sanz (1968), p. 109.

2.6.7. Cierre de la Estación

Aunque al menos desde el año 1968 se pensaba en el cierre de la Estación de Madrid-Delicias, éste se produjo tras la finalización de los enlaces ferroviarios de Madrid y la nueva Estación de Chamartín, que descongestionó el tráfico ferroviario de la Estación de Atocha. Así las cosas, el 30 de junio de 1969, finalizó el servicio de viajeros en la Estación de Madrid-Delicias, pero continuó abierta hasta que, en 1971, también cesó el servicio de mercancías, concluyendo de este modo su explotación ferroviaria.

2.7. Estación de Madrid-Delicias desde 1971 hasta la actualidad

Desde su cierre hasta 1980, su futuro fue incierto. A pesar de la fiebre especuladora que amenazó la existencia de la Estación, y sin saber qué utilidad darle, durante años, unas vías llenas de maleza sirvieron de “almacén” de coches y vagones, a su vez, el edificio de viajeros cobijó parte de los fondos ferroviarios de la RENFE y funcionaron las oficinas de Estadística. Las instalaciones de mercancías, Movimiento, Recorrido, Vía y Obras o Material fijo quedaron abandonadas, deteriorándose progresivamente sus edificios y preludiando su derribo, como ocurrió con la rotonda de 24 máquinas, convertido hoy en una zona ajardinada. Gracias a que el 29 de abril de 1980 se acordó instalar en la Estación el Museo Nacional Ferroviario y el Museo Nacional de la Ciencia y de la Tecnología, restaurándose y adaptándose el edificio de viajeros entre 1980-1984 al nuevo uso, se salvaguardó lo más preciado. En 1980, el Ministerio de Cultura restauró y remodeló una parte de él, como el “Salón de la Energía” del MUNCYT instalado en el primer tramo del antiguo pabellón de salidas, espacio de 65 m por 12 m, revitalizando el edificio y evitando “su ruina a más o menos largo plazo”¹¹⁰, y respetando “la estructura metálica triangulada de la cubierta [que] es de gran interés histórico” pero derribando tabiques, picando y enyesando paredes, reforzando los forjados de la estructura metálica, repasando la cubierta de fibrocemento, reparando limas y bajantes, sustituyendo la carpintería, etc. Esta zona quedó enormemente transformada, desapareciendo elementos arquitectónicos originales y alterando sus dependencias. En 1982, el Ministerio de Cultura presentó el proyecto de restauración de la nave de andenes¹¹¹, aunque no todo lo ahí contenido se llevó a cabo sí se realizaron obras de pintura, solados y cielorrasos, instalaciones de agua, de electricidad y fachadas. También de 1982 es el proyecto¹¹² para restaurar las fachadas del ala este del edificio de viajeros, dado que su estado era “deplorable”, y habilitarlo para el MUNCYT. Se cambió y restauró la carpintería, se renovaron las bajantes pluviales y se repusieron piezas de hierro y de vidriería. De 1983, es el proyecto¹¹³ para instalar, en la primera planta del antiguo vestíbulo, las oficinas del Museo Nacional Ferroviario, obras que se ejecutaron al año siguiente y supusieron otra transformación del espacio al realizarse nuevos tabiques y solado, falsos techos, instalaciones eléctricas y aire acondicionado, aseos, ascensor, etc., para ubicar los despachos, la sala de juntas, el salón de actos y los archivos. Finalizadas las restauraciones, reformas y acondicionamientos del edificio de viajeros, el 19 de diciembre de 1984 se inauguró el Museo Nacional Ferroviario. Para ello se adaptaron las antiguas dependencias de los pabellones laterales en salas para la colección y, en 1986, la nave central se convirtió en espacio expositivo de material rodante, por lo que, previamente,

¹¹⁰ “Acondicionamiento ala izquierda para Salón de la Energía Estación de las Delicias. Madrid”, memoria descriptiva, p. 5, AGA, IDD (03)115, Caja 26/1656.

¹¹¹ “Proyecto de restauración interior de la nave de andenes en la Estación de Delicias (Madrid)”, AGA, IDD (03)115, Caja 26/1659.

¹¹² “Proyecto de restauración de fachadas del ala este de la Estación de Renfe-Delicias”, AGA, IDD (04)000, Caja 83/2363.

¹¹³ AHF, FFE, Caja 4/4.

se instaló en la boca de la nave, en 1984, un cierre acristalado de vidrio y bastidores de metal con puertas, cerrándose así la nave original para una correcta climatización y transformando lo que antaño fue la entrada y salida de trenes. En 1987 se firmó el proyecto ¹¹⁴de ampliación del cerramiento del perímetro de la Estación consistente en dos tipos de cierres, uno de fábrica de ladrillo y otro de valla metálica.

Otro momento importante que afectó a la transformación de la Estación fue el Pasillo Verde Ferroviario¹¹⁵, que surgió del Plan General de Ordenación Urbana de 1985, por el que distintos terrenos dedicados a usos ferroviarios obsoletos se recalificaron y se crearon nuevos espacios residenciales, zonas verdes y un gran bulevar, el parque Tierno Galván, al final del área de Delicias, tras la sustitución de vías férreas en desuso. Esta zona sufrió grandes transformaciones urbanísticas a partir de la aprobación del Plan y durante la década de 1990, lo que produjo la reordenación del territorio y la creación de nuevos espacios verdes y residenciales al recalificar antiguos espacios industriales fuera de uso, y continuó tras la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1997 que ampliaba el anterior. Así, el barrio de alrededor de la Estación, del distrito municipal de Arganzuela, se revalorizó notablemente durante las últimas décadas del siglo XX. Esta operación urbanística transformó por completo la Estación de Madrid-Delicias y condujo a la desaparición progresiva de parte de las instalaciones ferroviarias, construyéndose a su alrededor: una zona residencial, al oeste, formada por bloques de viviendas, calles y áreas dotacionales en los terrenos que ocuparon los talleres de Movimiento, Recorrido, Material fijo, Vía y Obras, dependencias afines, y la rotonda de 24 locomotoras; una zona de parques y jardines, a continuación del edificio de viajeros, en lo que antaño fuera la playa de vías; y un descampado que funciona como “aparcamiento al aire libre” en el solar procedente de demoler los muelles cubiertos y descubiertos de carbones, de ganados, la nave GIRE, la cooperativa, el cuartel de la 7ª unidad de FFCC, el apeadero de Delicias-Empalme, etc. Aunque sobrevivieron el edificio de viajeros, los tres muelles cubiertos de mercancías, el fielato y el servicio sanitario, entre lo más destacado.

De 1995-1996, fue la intervención practicada en parte del antiguo pabellón de llegadas del edificio de viajeros, cuyos proyectos de ejecución datan de 1994 y 1995. El primer tramo del pabellón estaba ocupado por las oficinas de Estadística, ya modificadas interiormente en 1980, hoy usadas por oficinas y archivos del Gabinete de Informática. El resto del pabellón se vació por completo entre fines de 1995 y 1996, alegando su “pésimo estado de conservación” y sólo quedaron en pie las paredes de las fachadas y la armadura metálica. Se hicieron dos plantas y sus dependencias, se puso una cubierta de fibrocemento como la del resto de pabellón y se construyó de nuevo la pared sur. Hoy comparten espacio el Centro de Formación de Circulación y Conducción de Adif y la Asociación Amigos del Ferrocarril.

¹¹⁴ AHF, FFE, Caja 4/6.

¹¹⁵ El Pasillo Verde Ferroviario es el tramo del ferrocarril de circunvalación, de casi 7 km, que va desde la Estación de Atocha hasta la Estación de Príncipe Pío, situado, mayoritariamente, en el distrito de Arganzuela. Se organizó mediante la constitución del consorcio urbanístico formado por el Ayuntamiento de Madrid y la RENFE; véase García (1999), pp. 919 y 927.



Vaciado del antiguo pabellón de llegadas, sentido Ciudad Real, y reconstrucción, 1995-1996.

Para disponer de más capacidad y poder ampliar la colección, el Museo del Ferrocarril solicitó, en 1998, el montaje de dos vías y el acondicionamiento y pavimentación de su acceso. Se emplazó a continuación del antiguo pabellón de salidas del edificio de viajeros, donde existían restos del primitivo muelle de carga y vaciados de edificios demolidos, considerada una zona degradada y un foco de suciedad. Para ello se precisó el montaje de vías y la construcción de elementos de apoyo en una franja de unos 11 m por 100 m. Los dos tramos de vías, al mismo nivel, se proyectaron entre toperas. Hoy estas vías contienen material rodante del Museo del Ferrocarril de Madrid.

A finales del siglo XX y al comienzo de la primera década de 2000, fueron derribándose gran parte de los edificios que se decían inservibles pues, durante años, parte del espacio de la Estación de Madrid-Delicias quedó sin uso. La intención de crear edificios de nueva planta, con mejores conexiones de infraestructura y un mirador público, para albergar al nuevo MUNCYT allá por el año 2000, no pasó de proyecto. Actualmente, como ya hemos indicado, la zona que antaño contenía los muelles de mercancías, de carbón, de ganado, etc., se transformó en un terreno vacío lleno de escombros, maleza, suciedad, y aparcamiento de automóviles. Su lado opuesto, donde estaban los talleres de Recorrido, Movimiento, Material fijo, dependencias anejas, etc. ya se habían demolido para construirse allí una zona residencial de viviendas y jardines. Como también en jardín se convirtió parte del conjunto de vías que dispuso la Estación.

3. Conclusiones

Queremos acabar nuestro cometido haciendo una valoración de la arquitectura industrial de la Estación -de forma abreviada- mediante: una ficha de datos destacados, un inventario de inmuebles y de su uso actual, una foto con la identificación de edificaciones, y una enumeración de construcciones y de artefactos o elementos auxiliares desaparecidos.

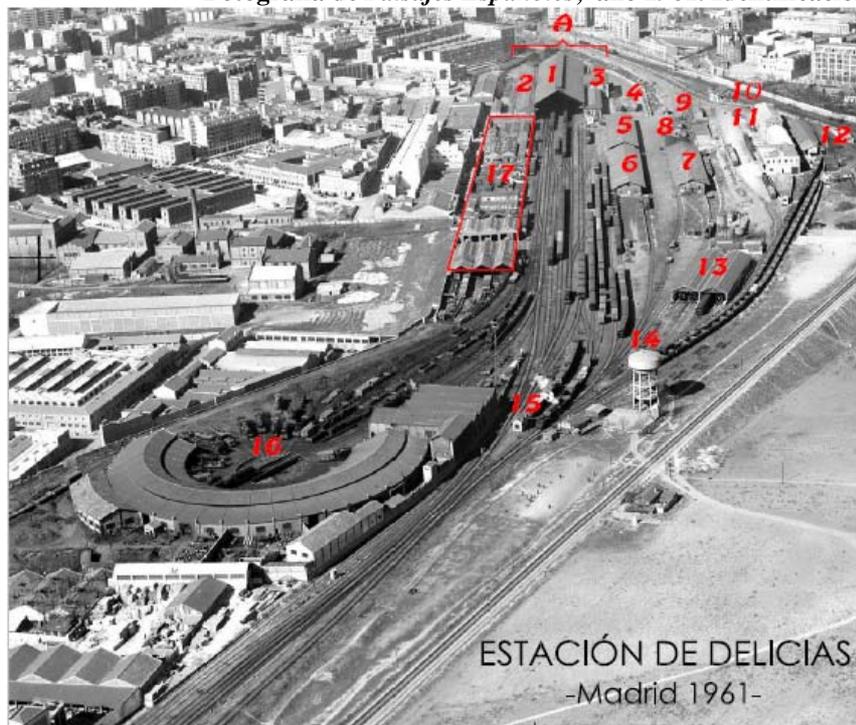
Cuadro 1. Ficha de datos destacados de la Estación de Madrid-Delicias.

Inauguración de la Estación:	30 de marzo de 1880
Ingeniero de la construcción:	Émile Cachelièvre
Fecha de los planos del proyecto de construcción:	12 de octubre de 1878
Servicios de la Estación:	viajeros, mercancías, tracción
Extensión del edificio de viajeros:	10.750 m ²
Pabellones laterales del edificio de viajeros:	175 m longitud x 12 m ancho
Vestíbulo del pabellón de salidas:	40 m largo x 18,25 m ancho x 17,40 m alto bajo el caballete
Nave central del edificio de viajeros:	170 m longitud, 35 m de luz y más de 22,5 m de altura
Cierre de la actividad ferroviaria:	1971
Vida activa:	1880-1971
Acondicionamiento para el nuevo uso como museo:	1980-1984
Inauguración del Museo Nacional del Ferrocarril:	19 de diciembre de 1984

Cuadro 2. Edificios que se conservan y sus usos actuales.

Edificios que se conservan	Usos actuales
Antiguo edificio de viajeros	Museo del Ferrocarril de Madrid, MUNCYT, Gabinete de Informática Renfe Operadora, Centro de Formación y Circulación de Adif y Asociación Amigos del Ferrocarril
Retretes junto pabellón de salidas	Retretes junto pabellón de salidas
Muelle cubierto nº 1 (Primer edificio de viajeros)	Centro Cultural, Deportivo y Recreativo de RENFE y dependencias del MUNCYT
Muelle cubierto nº 2 (Nave de Correos)	Almacenes del Museo del Ferrocarril de Madrid
Muelle cubierto nº 3	Almacenes del MUNCYT
Fielato para arbitrios municipales	“Trastero” del Centro Cultural, Deportivo y Recreativo de RENFE
Patio de mercancías-camionaje	Pistas deportivas del Centro Cultural, Deportivo y Recreativo de RENFE y patio
Servicio sanitario	Oficinas y biblioteca del MUNCYT
Inspección de carruajes-caseta de “guardia urbano”	Local para el jardinero del MUNCYT
Nave de Fomento	Almacén del Museo del Ferrocarril de Madrid
Garaje	Comedor Laboral
Taller junto a la nave de Fomento	Taller de Restauración del Museo del Ferrocarril de Madrid
Centro de Cálculo de la RENFE	Oficinas de Adif
Viviendas ferroviarias	Viviendas
Iglesia Nuestra Señoras de las Delicias	Parroquia

Fotografía de Paisajes Españoles, año 1961. Identificación de edificaciones.



LEYENDA:

- A.- Edificio de viajeros
- 1.- Nave central
- 2.- Pabellón llegadas
- 3.- Pabellón y vestíbulo de salidas
- 4.- Servicio sanitario
- 5.- Muelle cubierto nº1
- 6.- Muelle cubierto nº2
- 7.- Muelle cubierto nº3
- 8.- Fielato
- 9.- Cooperativa
- 10.- Apeadero Delicias-Empalme
- 11.- Cuartel 7ª unidad FFCC
- 12.- Nave GIRE
- 13.- Nave de reparación de vehículos
- 14.- Depósito de agua
- 15.- Jefe de circulación
- 16.- Depósito de 24 locomotoras y talleres
- 17.- Talleres: Movimiento, Vía y Obras, Material fijo y Recorrido

Cuadro 3. Edificios, artefactos y elementos auxiliares que han desaparecido.

Depósito con rotonda de 24 locomotoras, con sus oficinas y talleres
 Dependencias de Recorrido y cobertizo de Recorrido
 Dependencias de Material fijo
 Parque de Vía y Obras
 Taller de montaje de vías
 Playas de vías
 Nave de reparación de vehículos (también denominada nave de
 Adecentamiento o nave de pintura)
 Nave taller
 Nave GIRE (antigua nave “Salinera Española” y “Maderas SA”)
 Garaje
 Cocheras
 Muelles descubiertos
 Muelles cubiertos para carbones, ganados, pizarra, etc.
 Almacenes de carbones
 Edificio del cuartel de la 7ª Unidad de FFCC
 Apeadero de Delicias-Empalme y retretes
 Edificio del Jefe de circulación
 Casillas varias
 Cooperativa y Despacho-economato
 Aguadas
 Grúas y básculas
 Puentes de señales
 Fuente y urinario

Fuente: Torres. Información de los tres cuadros obtenida de la consulta de documentos y bibliografía.

La arquitectura industrial de Madrid-Delicias, conformada por las construcciones existentes o desaparecidas, y de sus usos, modificados a tenor de las remodelaciones y reutilizaciones que su biografía arquitectónica nos ha desvelado, sirve para comprender su pasado histórico y poder recomponer parte del patrimonio industrial ferroviario nacido de una organización del espacio y del trabajo de la industria de este transporte. Parte de los edificios que han llegado hasta nuestros días representan los vestigios del proceso de industrialización del último cuarto del siglo XIX en Madrid, mientras que otros son la consecuencia de las necesidades propiciadas por los cambios sociales y tecnológicos. Ambos, son el resultado de un urbanismo industrial y una historia social, tecnológica y arquitectónica de la estética de lo industrial.

Si seguimos los criterios de valoración y selección de bienes industriales marcados en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial¹¹⁶, la Estación de Madrid-Delicias ha de ser valorada como un género industrial de notable importancia por los sujetos patrimoniales que han llegado hasta nuestros días, especialmente el edificio de viajeros, sin olvidar otros inmuebles. Entre las razones por las que éste debe ser considerado de alta estima, destacamos: en primer lugar, su interés formal, en el que convive, armoniosamente, ingeniería -armadura- con arquitectura -pabellones laterales-, gracias a “El Ingeniero Jefe de la Construcción E. Cachelièvre”. Valoramos ese aspecto arquitectónico e ingenieril desde la perspectiva de ser un fiel representante del arte de la construcción del último cuarto del siglo XIX, cuyas formas y modos de construir de la era mecanizada se basaron en la funcionalidad, la racionalidad, la transparencia y la sinceridad. En segundo lugar, por la marquesina de hierro roblonado de la nave central, sin apoyos intermedios y muy ligera, cuya técnica constructiva resultó

¹¹⁶ Plan de 2001 pero revisado y, nuevamente aprobado, el 26-2-2011. Se llevaron a cabo desde el IPCE.

de gran novedad en el Madrid decimonónico, semejante a la armadura de la Galería de Máquinas que presentó Henri de Dion en la Exposición Universal de París, de 1878. Ya hemos indicado que las coincidencias formales y estilísticas entre ambas son notables, corroborando la prefabricación y estandarización de piezas. Dado que la Galería de Máquinas parisina, se dice, “fue destruida”, la armadura de la Estación de Madrid-Delicias se convierte en su mejor representante. Además, es la parte más original de todo el edificio de viajeros, con ella desaparece la masa y fluye el espacio. En tercer lugar, por el lenguaje expresivo de los materiales, tanto los de hierro como los de ladrillo o cristal, a través de las celosías de ventilación, los revestimiento de las bajantes con sus basas, fustes y capiteles, las marquesinas exteriores y sus pescante, los paramentos de fábrica de ladrillo y las cortinas acristaladas, junto a piezas ornamentadas y ornamentales como ménsulas, acróteras, rosetas, antenas, cabezas de felino, etc. repartidos por todo el edificio. Y por último, por su valor testimonial, considerado “edificio singular de relevante importancia dentro del Patrimonio Cultural y Artístico de la ciudad [de Madrid]”¹¹⁷, y tratado por la crítica artística como fiel representante de la arquitectura de hierro de la revolución industrial española. Tras sus 132 años de existencia, el edificio de viajeros se ha convertido en el emblema de toda la Estación de Madrid-Delicias, y mantiene viva la imagen de las primeras estaciones de ferrocarril del siglo XIX, hoy, prácticamente, desaparecidas. Otros inmuebles que deben ser considerados de gran valía y que han sobrevivido son, el fielato, aquella pequeña oficina proyectada y construida en 1880 para el cobro de los arbitrios municipales, cuya escasez de ejemplos arquitectónicos le otorga su reconocimiento. También los tres muelles cubiertos de mercancías, de 1879 y 1880, con sus armaduras de hierro de tipo Polonceau tan frecuente en el siglo XIX y traídas del extranjero. Sin olvidarnos del pabellón del servicio sanitario, promovido y dotado por la RENFE en los años 40 del siglo XX para asistir al personal de la empresa, a pesar de su total transformación interior actual.

Factores como el deterioro de los edificios industriales cerrados y abandonados producido por la clausura de la explotación ferroviaria, o el crecimiento de la metrópoli con sus transformaciones urbanísticas, pusieron en peligro parte de las instalaciones de la Estación de Madrid-Delicias, destruyéndose significativos elementos que configuraron su imagen industrial: las dependencias de Recorrido, Vía y Obras, Movimiento o Material fijo, varios muelles, almacenes, naves, aguadas, vías, casillas, etc. Ante tal situación, resultó difícil conciliar prevención y conservación de los citados inmuebles con los intereses urbanísticos y sociales. El patrimonio arquitectónico industrial quedó mutilado y entre las pérdidas más significativas no podemos olvidar la rotonda de 24 locomotoras, de comienzos de la década de 1930, cuya tipología ferroviaria escasea, a excepción de contados ejemplos como el de Vila Nova i la Geltrú, Valladolid o Monforte. Como indicó Ruskin, las instalaciones industriales, como elementos vivos que son, nacen, se transforman y mueren, a pesar de la pujanza y poderío que en su día tuvieron. Sin embargo, la reutilización de algunas de las arquitecturas de esta Estación, como fue la transformación de parte del edificio de viajeros en Museo del Ferrocarril y Museo Nacional de Ciencia y Tecnología, la instalación de oficinas y biblioteca en el pabellón sanitario, o el uso para almacenes de dichos museos en los antiguos muelles de mercancías y alguna nave, supuso su conservación, salvaguardándose parte del patrimonio industrial a pesar de la pérdida de su primigenia función. Este cambio de uso sirvió para reintegrar parte de la arquitectura industrial de la Estación de Madrid-Delicias a la vida cotidiana y cultural de Madrid.

Dentro del panorama arquitectónico ferroviario español, la Estación de Madrid-Delicias nos merece una especial atención: por ser la primera estación monumental de Madrid, por las características constructivas que en ella concurren, porque el edificio de pasajeros es un valioso ejemplo de

¹¹⁷ Memoria descriptiva del proyecto de restauración de 1980, p. 1, AGA, IDD (03) 115, Caja 26/1656.

arquitectura del hierro, y por la decisión de transformarlo en sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. Las construcciones que han sobrevivido son los vestigios de un patrimonio ferroviario que debe ser conservado y transmitido a nuestros sucesores, como nos invitó a poner en práctica la Carta de Atenas ya en el año 1931.

Bibliografía

AAVV (1980): *El mundo de las estaciones*, Ministerio de Cultura, Madrid.

AAVV (1980): *Las Estaciones Ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*, COAM, Madrid.

AAVV (1986): *Madrid-Delicias. Historia de una estación*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Museo Nacional Ferroviario, Móstoles.

AAVV (2007): “El Plan del Patrimonio Industrial”, *Bienes Culturales. Revista del IPHE*, nº 7.

AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988): *La estación de ferrocarril puerta de la ciudad*, Tomo I y II, Generalitat Valenciana, Valencia.

AGUILAR CIVERA, Inmaculada (2007): “Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización”, *Bienes Culturales. Revista del IPHE*, nº 7, pp. 71-101.

ÁLVAREZ QUINTANA, Covadonga (1996): “Apuntes para una estética de la arquitectura industrial del siglo XIX”, *Ábaco*, nº 8, pp. 47-56.

BIEL IBÁÑEZ, M^a Pilar (2001): “Arqueología industrial”, en UBIETO, Agustín (ed.): *III Jornadas de Estudios sobre Aragón en el umbral del siglo XXI, Caspe, 15-17 diciembre de de 2000*, Instituto de Ciencias de la Educación, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, pp. 211-249.

BOE (1981): *Resolución de 21 de enero de 1981*, nº 42, 18 de febrero de 1981, p. 3731.

“Edición de la noche: Inauguración de la estación de Delicias” (1880), *La Correspondencia de España*, (30-3-1880).

“Esta tarde á las cuatro se ha inaugurado oficialmente la estación del ferro-carril de Madrid á Badajoz, establecida en el paseo de las Delicias” (1880), *El Globo*, (30-3-1880).

“Estación definitiva de la línea de Madrid á Ciudad-Real y Badajoz” (1880), *Diario Ilustrado*, (1-4-1880).

“Ferro-carril directo de Madrid a Ciudad-Real. Estación de Madrid” (1879), *Revista de Obras Públicas*, 27, tomo I (21), pp. 237-242; (22), pp. 256-259; (23), pp. 264-266; (24), pp. 279-286.

“Ferro-carril directo de Madrid a Ciudad-Real. Inauguración de la Estación definitiva en Madrid” (1880), *Revista de Obras Públicas*, 28, tomo I (7), p. 78.

GARCÍA LOZANO, Inmaculada: (2007) “El museo del ferrocarril en Madrid”, *Madrid Histórico*, nº 7, pp. 90-93.

- GARCÍA SANTOS, Alfonso (1999): “Actuaciones urbanísticas ferroviarias: el Pasillo Verde Ferroviario de Madrid”, en NUÑOZ RUBIO, Miguel (ed. lit.): *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, Industria y Sociedad*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 917-932.
- GONZÁLEZ YANCI, M^a Pilar (1977): *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la Geografía urbana*, Instituto de Estudios Madrileños, Madrid.
- HUDSON, Kenneth (1976): *A pocket book for Industrial Archaeologists*, citado en “Arqueología Industrial” (1996), *Ábaco*, n^o 8, p. 5.
- “Inauguración de la línea férrea Madrid-Ciudad-Real” (1879-1880), *La Ilustración Española y Americana*, pp. 83-85.
- “La estación de Las Delicias. Ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz” (1879), *La Época*, Año XXXI, n^o 9.738, (4-8-1879).
- “Las estaciones en España. Madrid. Estación de las Delicias” (1911), *¡Adelante!*, n^o 6, (15-3-1911).
- LALANA SOTO, José Luis (2011): “Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio”, *TST*, n^o 20, pp. 186-203.
- LIZANA RIVAS, Encarnación (1993): *El ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal (MCP) y su incidencia territorial*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- LÓPEZ DÍAZ, Jesús (2007): *La Vivienda social en Madrid: 1939-1959*, Ministerio de Vivienda, Madrid.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1984): *Delicias: una estación-museo*, [Autoedición], Madrid.
- “Madrid: inauguración de la estación definitiva de ferro-carril de Madrid á Ciudad-Real y Badajoz” (1880), *La Ilustración Española y Americana*, n^o XIII, (8-4-1880), pp. 219-220.
- NAVASCUÉS PALACIO, Pedro (2007): *Arquitectura e ingeniería del hierro en España (1814-1936)*, Fundación Iberdrola, Madrid.
- “Noticias. Inauguración oficial de la estación de ferro-carril de Madrid á Badajoz, establecida en el paseo de las Delicias” (1880), *El Conservador*, (1-4-1880).
- REPULLÉS Y VARGAS, Enrique M^a (1879): “Inauguración del ferro-carril directo de Madrid á Ciudad-Real”, *Anales de la Construcción y de la Industria*, Año 4, n^o 3, pp. 37-39.
- REYES TÉLLEZ, Francisco (2003): *Arqueología Industrial*, Fundación Ideor, Córdoba.
- RODRÍGUEZ, José Ignacio (2006): “Estaciones de ferrocarril en España. Madrid: Las cuatro estaciones”, *Revista del Ministerio de Fomento*, n^o 553, pp. 132-143.
- SANZ CAJA, Valentín (1968): “El sistema electrónico de venta de billetes y reserva de plazas”, *Vía Libre*, n^o 49, pp. 106-109.

SOBRINO SIMAL, Julián (2008): “La arquitectura ferroviaria en Andalucía. Patrimonio ferroviario y líneas de investigación”, *150 Años del ferrocarril en Andalucía: un balance*, Junta de Andalucía y FFE, Sevilla, Tomo II, pp. 823-888.

TEIXIDOR CADENAS, Carlos (1990): “Una gran obra de la Compañía de Fives-Lille”, *Vía Libre*, nº 318, pp. 51-52.

TORRES BALLESTEROS, Nuria (2012): “Biografía arquitectónica y de usos de la Estación de Madrid-Delicias, 1875-2011”, *DT-1201*, Museo del Ferrocarril de Madrid, Madrid -en prensa-.