



AYUNTAMIENTO DE MADRID  
SERVICIOS CULTURALES

INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS  
DEL CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS



AULA DE CULTURA  
CICLO DE CONFERENCIAS: EL MADRID DE ISABEL II

**LOS INICIOS DEL FERROCARRIL  
EN MADRID**

POR

D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> PILAR GONZÁLEZ YANCI

MADRID, 1994

24

ARTES GRÁFICAS MUNICIPALES

[IIF 1265] ej.3

R.66846 .

[III F 1265]

ej.3.

AYUNTAMIENTO DE MADRID  
SERVICIOS CULTURALES  
INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS  
DEL CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS

## AULA DE CULTURA

CICLO DE CONFERENCIAS: EL MADRID DE ISABEL II

### LOS INICIOS DEL FERROCARRIL EN MADRID

POR

D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> PILAR GONZÁLEZ YANCI



MADRID

Artes Gráficas Municipales - Área de Régimen Interior y Personal

1994

ISBN: 84-7812-238-9  
Depósito legal: M. 3.666-1994



## INTRODUCCIÓN

Con estas páginas no pretendo aportar grandes novedades, ni investigaciones personales nuevas sobre la historia de los ferrocarriles españoles, acerca de la que han corrido ríos de tinta y cuenta con magníficas obras de gran profundidad. En otra época dediqué mis tareas investigadoras a indagar sobre los ferrocarriles y Madrid y por ello he querido participar en el ciclo de historia de Madrid durante el reinado de Isabel II, que tengo el honor de clausurar con mi intervención, para hacer un comentario sobre uno de los hechos más importantes de aquél, que, además, constituiría un punto de partida clave para el posterior desarrollo de la ciudad.

La lógica más elemental aconseja que una conferencia no sea excesivamente dilatada en su duración, de donde se desprende que los objetivos que se proponga lograr deben ser pocos. De acuerdo con ello vamos a mostrar las características de la ciudad, y, en concreto, los problemas de transporte que presentaba cuando se produjo la coronación de la reina Isabel, así como la forma que tenía de resolverlos, para mejor comprender la trascendencia que habría de tener el nuevo medio. El segundo objetivo será conocer cómo este nuevo transporte, a través de la localización de sus elementos vitales, en especial las estaciones y las vías, condicionó la expansión de la ciudad, que tiene también en el reinado de Isabel II un momento histórico, al aprobarse el primer gran proyecto de ensanche planificado, único de su envergadura, dando lugar a una zonificación urbana muy marcada, en la que se diferenciarían barrios

residenciales, de distintos niveles de renta, y barrios industriales, que después han continuado condicionando el posterior desarrollo, hasta llegar a una compleja área metropolitana donde, de forma esencialmente sectorial, se han seguido las pautas marcadas por la ciudad central y las vías de comunicación.

## MADRID AL COMIENZO DEL REINADO DE ISABEL II

El "Curioso Parlante" don Ramón de Mesonero Romanos es, sin duda, el gran cronista de Madrid y, desde luego, el cronista por excelencia del reinado de Isabel II. En *El antiguo Madrid* hace un magnífico resumen de las características de la ciudad, que nos van a servir como marco de referencia de la situación de la villa cuando se produce el inicio de la construcción de la red de ferrocarriles. Situación que a lo largo de este ciclo de conferencias ha ido siendo analizada desde los más diversos puntos de vista por quienes nos han precedido.

Dice Mesonero que, tras los graves acontecimientos que mediaron entre la aclamación de doña Isabel, en 1833, y su juramento como Reina, prestado al declararse su mayoría de edad, en 1843, cuando todo podía hacer suponer que Madrid habría tenido un retroceso respecto a la situación del reinado anterior, lo que sucedió fue justamente lo contrario. De tal modo que quienes regresaban a la Corte, después de una ausencia de algunos años, tenían que reconocer que se habían producido grandes adelantos en todos los ramos de la administración local y en la comodidad de la vida.

Para el "Curioso Parlante" la villa sufrió en lo material una total metamorfosis. Si la revolución política cambió totalmente la organización del gobierno, tribunales y administración pública, también dejó profundas huellas en lo material. La supresión de las comunidades religiosas de 1836 dejó vacíos conventos, que se destinaron a usos diversos, como oficinas civiles, cuarteles, albergues de beneficencia y sociedades lite-

rarias. Otros se derribaron, como los de los Agustinos Recoletos, los Agonizantes de la calle de Atocha, o el de San Felipe el Real, ocupando su lugar plazas, mercados o edificios particulares. Este último de San Felipe el Real resulta muy simbólico. Estaba en la calle Mayor, entre las del Correo y Esparteros, y había sido fundado en 1547 y reconstruido tras un incendio. Aparte de poseer algún valor artístico, sobre todo en su claustro, ponderado por muchos críticos, su interés desde el punto de vista de la historia de Madrid le viene por haber constituido durante dos siglos el famoso "mentidero" de la villa. Las gradas de San Felipe eran el lugar de cita favorito de los desocupados de la ciudad (que debían ser muchos más que ahora en que vivir en Madrid es sinónimo de correr). De este lugar decía Vélez de Guevara que "salían las nuevas antes que los sucesos".

Muchas de las fincas que pertenecieron al clero y fueron desamortizadas, se renovaron a manos del interés privado, formándose nuevas calles y barrios, como las de la plaza de Oriente, a la derecha del Palacio Real. En todas estas transformaciones mucho tuvo que ver el papel jugado por don Joaquín Vizcaíno, marqués viudo de Pontejos, que estuvo al frente de la administración municipal entre 1834 y 1836 y que sentó las bases para la reforma material y administrativa de Madrid.

En los años intermedios de la década de los treinta se llevaron a cabo muchas reformas y nuevas edificaciones en Madrid. Son de este período, por ejemplo, las mejoras en el empedrado, pavimentación, limpieza e iluminación. Se abrieron calles nuevas y se plantaron árboles en las principales. En cuanto a construcción, se levantaron edificios y monumentos considerables, como el obelisco de la Fuente Castellana, hoy trasladado de su emplazamiento original al parque de la Arganzuela, junto al río, y el monumento del Dos de Mayo. La lista de edificios es prolija, pero podemos destacar entre los más importantes la construcción del Colegio de Medicina, el Ateneo Científico y el Liceo Artístico y Literario, el teatro del

Circo y la Caja de Ahorros. También en estos años se crearon importantes sociedades, como la Sociedad Económica Matritense y otras obras como mercados cubiertos, albergues de beneficencia, escuelas de párvulos y establecimientos de recreo y espectáculos.

En el reinado de Isabel II propiamente dicho, es decir, desde 1843, ve Mesonero, no sin incondicional admiración, un período fecundo, en que se produjo la renovación casi completa de Madrid. A partir de esta fecha se inauguraron grandes e importantes obras como el Palacio de Congresos, la Universidad, que se trasladó desde Alcalá de Henares, el Teatro Real, el Hospital de la Princesa, la Casa de la Moneda... Se continuaron las mejoras urbanas de adoquinado, alumbrado de gas, apertura de paseos, como el de la Fuente Castellana y la Cuesta de la Vega. Las construcciones de edificios particulares dieron nueva fisonomía a barrios y plazas, como los de Bilbao, Progreso o Recoletos, y las plazas de Oriente y nueva Puerta del Sol, y se comenzaron a elevar voces y proyectos reclamando una "ampliación" que conduciría al "Plan de Ensanche de Madrid", aprobado en 1860, también durante este reinado.

Madrid que, como vemos, vivía un período de esplendor y cambios importantes, seguía siendo, no obstante, en palabras del historiador R. Carr, una capital política, donde abundaban los llamados "pretendientes", buscavidas profesionales de una administración que pagaba mal. Una ciudad de consumidores y comerciantes de lujo, que era atacada desde fuera por su "artificialidad" económica.

En Madrid no había actividad industrial importante. Madoz, en su famosísimo *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico*, hace una detallada descripción de las fábricas particulares de consideración existentes. Tan sólo cita fábricas como la de Tapices, establecida entonces en las afueras de la Puerta de Santa Bárbara, que pasaría años más tarde a su actual emplazamiento junto a la Basílica de Atocha; la de loza fina de la Moncloa, la de platería de Martínez, en la calle de las Huertas,

la fundición de hierro de Bonaplata, en la calle de Hortaleza, el gran taller de coches de Recoletos, en el paseo del mismo nombre, la fábrica de bujías esteáricas de la Estrella, en la calle del Gobernador, y La Española, también de bujías, de la calle de Montserrat, la fundición de hierro y construcción de maquinarias Sandford, en el paseo de Recoletos, la fábrica de china, de la calle de la Yedra, la fábrica de azogar, de la plazuela de las Cortes, la de tejidos de goma elástica de la plazuela de la Cebada. La Comodidad, de construcción de coches, en la calle de Cedaceros, seis fábricas de cerveza y una de destilación de licores y jarabes refrescantes, una de papel jaspeado, en la calle de la Palma, la fábrica de maquinaria y fundición de Safont, en la calle de Daoíz y Velarde, el taller de herrería, cerrajería y construcción de máquinas, en la calle de San Gregorio, un establecimiento de grabado y estampación, en la calle del Niño, que se montó, precisamente, para publicar el *Atlas de España*, de Coello, y, por último, algunas imprentas, como las de Mellado (calle de Santa Teresa), la de Aguado (calle de Pontejos), la de Espinosa y Cía. (calle del Caballero de Gracia), la de la publicidad (calle de Jesús del Valle) y la de Alegría (callejón de San Marcos). El resto de establecimientos, aparte de las fábricas estatales, eran pequeños talleres de muy pocos empleados, porque, como indica el propio Madoz: "... Madrid no tiene —cito sus propias palabras— ni puede tener por ahora establecimientos industriales de grande extensión. Comestibles de alto precio... derechos de puertas que encarecen el valor de determinadas materias, carestía del combustible, falta de agua, jornales subidos, no hay fuerza humana que pueda luchar con tales desventajas —e incluso prosigue— algunas sociedades llevadas de un celo exagerado y lamentable, escitadas generalmente hablando por consejos en nuestro juicio imprudentes, han querido forzar las condiciones del país, pretendiendo aclimatar empresas que han caído después de un amargo desengaño y de pérdidas irreparables..."

En estos momentos había dos cuestiones básicas pendientes de resolver para que la ciudad pudiera conectar con el proceso de industrialización en marcha en el Occidente; una era dotarla de agua abundante para cubrir las necesidades de una población que alcanzaba 202.570 almas en 1848 (MADOZ, 1848) y que posibilitara la actividad fabril. La segunda era que mejorara el sistema de transporte y se consiguiera rapidez en las comunicaciones con las diversas provincias, costas y fronteras del reino, única fórmula capaz de lograr que se establecieran industrias en el centro de España. (Como puede verse, éstas siguen siendo algunas de las preocupaciones esenciales en nuestro tiempo. Pese a que las cosas han cambiado mucho, hoy también Madrid padece falta de agua y tiene en la circulación y el transporte uno de sus caballos de batalla.) Ambas cuestiones fueron abordadas durante el reinado de Isabel II de la mano de don Juan Bravo Murillo, que ocupó la cartera de Comercio, Instrucción y Obras Públicas entre 1847 y 1849 y la presidencia del Consejo de Ministros de 1851 a finales de 1852, y que, en palabras de R. Carr, quiso poner la civilización material española a la altura de Europa. Bravo Murillo estableció un programa de obras públicas más ambicioso que el de ningún otro político desde el siglo XVIII y logró que, bajo su gobierno, el Ministerio de Fomento financiara ferrocarriles, un teatro nacional, el canal de Isabel II, que dio a Madrid un abastecimiento de aguas moderno y el canal de Castilla, que abriría los mercados del Norte al trigo castellano (CARR, 1969).

El ferrocarril, claro está, sería el medio capaz de sacar a Madrid de su aislamiento, aunque su papel haya sido minimizado por algún autor, como Santos Madrazo, para quien fueron las diligencias las que lo lograron, dejando al ferrocarril el papel de medio "útil", que venía a cosechar el "fruto sazonado" que prepararon las diligencias. Es absolutamente cierto que el transporte había mejorado a la llegada del ferrocarril, pero tampoco hay que olvidar que muchas de las mejoras de que se dotó el transporte por carretera se produjeron simultáneamente a la

aparición del tren, en un intento desesperado por evitar ser aplastados (algo similar a lo que ocurrió con los barcos de vela a la llegada del vapor).

## EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EN MADRID ANTES DEL FERROCARRIL

En los cien años que precedieron al ferrocarril, es decir, de 1750 a 1850 aproximadamente, se produjo en España lo que algún autor ha denominado una crisis de transporte, tan importante que llegó a producir un estancamiento económico y aun político del país (RINGROSE, 1972), ya que las posibilidades de transporte no llegaban a satisfacer la demanda existente (esto es justamente lo que rechaza Santos Madrazo).

El problema obviamente resultaba más grave para el interior, ya que la periferia disponía del mar, que le brindaba un magnífico medio de desarrollo, posibilitando las relaciones entre sí y con el exterior. En el interior, en cambio, la accidentada topografía y la ausencia de grandes ríos navegables y canales, hacían aún más difíciles las cosas.

## LAS VÍAS

Como decíamos, los canales eran casi inexistentes. Tan sólo había dos, el de Castilla, que servía para el transporte de grano y el Imperial de Aragón, por el que se trasladaban materiales y frutos y, en algunas ocasiones, viajeros, en ambos.

De los ríos tan sólo tuvo alguna entidad su utilización como vía de transporte en el Ebro y en el Guadalquivir. Por el Guadalquivir llegaban desde el mar a Sevilla buques de menos de 200 toneladas y se adentraban hasta dos leguas aguas arriba de Cantillana faluchos, para cargar el carbón de las minas de Villanueva y hierros de El Pedroso. Entre Sevilla y Los

Puertos era el sistema de transporte preferido por los viajeros, al resultar barato y cómodo el trayecto. En el Ebro tuvo cierta importancia el transporte, sobre todo durante la guerra Carlista. A mediados de siglo llegaban barcos de 800 quintales de carga hasta más arriba de Zaragoza, e incluso se pretendió hacerlo navegable para barcos a vapor, creándose para ello la Real Compañía de Canalización del Ebro.

La red de caminos y carreteras era deficiente. Carlos III promovió, en torno a 1761, una red de caminos, con centro en Madrid. Un magno proyecto de seis grandes vías radiales, cuyas obras transcurrieron con gran lentitud, obteniendo cierto impulso con Floridablanca, cuando se creó el Cuerpo de Ingenieros de Caminos y Canales. Con la guerra de la Independencia hubo un gran parón, de modo que en 1830 la situación dejaba mucho que desear, hasta el punto de que aún había muchos caminos que estaban preparados sólo para ser recorridos a la ligera, y no para rueda (CABANES, 1830).

Desde 1840 se realizó un tremendo esfuerzo para mejorar los caminos. Del 40 al 56 se duplicó la extensión de lo construido en los noventa años anteriores, a una media anual de 300 kilómetros de carretera construidos. Además se aplicaron de forma especial en los tramos transversales. Así quedaba una red radial con seis vías largas desde Madrid a la periferia (la de Badajoz no concluida), y otras vías para enlazar las principales ciudades. Todavía había multitud de problemas, desde las desigualdades entre unas regiones y otras, siempre en detrimento de las menos pobladas, menos desarrolladas económicamente y topográficamente más quebradas, hasta los de inseguridad en el tránsito, por la pervivencia del bandidaje y, desde luego, la carestía.

#### CARRETERAS GENERALES DE ARRECIFE DESDE MADRID

1. Madrid a Barcelona (por Zaragoza).
2. Madrid a Francia (por Irún).

3. Madrid a Badajoz.
4. Madrid a Cádiz.
5. Madrid a Valencia (por Las Cabrillas).
6. Madrid a La Coruña.
7. Madrid a Segovia (empalme en Las Rozas con la de La Coruña).
8. Madrid a Vigo (empalme en Galapagar con la de La Coruña).

Fuente: MADDOZ, P.

#### LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

El 90 por 100 del transporte se efectuaba por medio de tracción animal, a lomos o arrastrando un vehículo. Viajar era toda una aventura, como se refleja en multitud de relatos de la época, resultando caro y muy lento cualquier desplazamiento, pese a que se había avanzado bastante desde el siglo XVIII. Los mapas de Madrazo son muy expresivos (MADRAZO, 1984). Comparando los de tiempo de duración del desplazamiento de 1775 y 1850, se aprecia cómo los diez días que se tardaba en llegar de Madrid a Bilbao, se reducían a 2,5 o los 14 que había que emplear para llegar hasta Barcelona, quedaban convertidos en algo más de tres. Hasta La Coruña de dieciséis días se había pasado a sólo cinco y medio, y así sucesivamente.

Esta disminución en el tiempo se debía a la mejora, no sólo de los caminos, sino también de los vehículos y empresas, que eran muy numerosas en Madrid, a mediados de siglo. Desde que en 1763 se creara la Diligencia General de Coches, con líneas regulares a Pamplona, Barcelona, Valencia, Puerto de Santa María, Cartagena y Lisboa, fueron surgiendo otras muchas, no sin atravesar por numerosas vicisitudes y problemas, que dieron lugar a separaciones, fusiones y hasta cierre de compañías.

En 1848, según relata Madoz, eran abundantes las empresas que regentaban líneas de transporte de viajeros. La más importante era, sin duda, la Sociedad de Diligencias Postas Generales, creada en 1847, por fusión de las principales que ya existían, y que habían desarrollado con anterioridad una feroz competencia, que a punto estuvo de dar al traste con todo. Ésta tenía encomendado el transporte del correo en algunas secciones. Con carruajes de entre ocho y quince plazas hacía viajes diarios o alternos de Madrid a Valencia, Valladolid, Sevilla, Granada, Zaragoza, Bayona, Toledo y Segovia, amén de algunos otros entre otras ciudades.

También existían las sillas-correo y las sillas de posta, desde 1840, que, además del correo, transportaban viajeros entre Madrid e Irún, Cataluña, Andalucía, Extremadura y Castilla. La lista completa de empresas de diligencias, galeras, tartanas, etc., que realizaban servicios a un número reducido de destinos cada una, era, ciertamente, muy extensa. Todas ellas tenían su punto de partida en lugares muy céntricos, que constituían focos de gran animación y movimiento, a cuyo calor se instalaron las principales posadas, paradores y fondas de Madrid.

A pesar de la abundancia de empresas, viajar era tarea har- to difícil. Cuenta Mesonero, en sus *Recuerdos de viaje por Francia y Bélgica*, las dificultades que encontró para iniciar aquél: "... la silla correo en que salí de Madrid, en los primeros días de agosto (después de haber esperado un mes mi turno para viajar en posta), pertenecía a la nueva compañía que se ha encargado de conducir la correspondencia en esta carretera, y por la especial construcción del carruaje soportaba, además del peso de dicha correspondencia y conductor, mayoral y zagales, el no despreciable que formábamos nueve pasajeros, tres en la berlina y seis en el interior. Item más un décimo, que ardiendo en deseos de refrescar sus interioridades en los baños de Santa Águeda, había transigido con viajar al aire libre entre el mayoral y el zagal, en el asiento delantero..."

Para ir simplemente a Aranjuez había que adquirir con anticipación el billete y sacar pasaporte. Una vez conseguido, el día fijado para el viaje había que presentarse a las cinco de la mañana para emprenderlo. Este ejemplo da clara idea de las dificultades.

En definitiva, a mediados del siglo XIX, en pleno reinado de Isabel II, Madrid era aún una ciudad pequeña, con algo más de 200.000 habitantes, encerrada en unos límites, que no superaban en mucho a lo que había constituido su última muralla, o mejor cerca. Que estaba en plena transformación urbana en su interior y apuntaba ya hacia un crecimiento notable (en el año 1848 se pensaba ya en la expansión de Madrid, con proyectos importantes, como el del propio Madoz, que propuso hacer una puerta grandiosa en Atocha y ampliar el paseo por el Sur; el de Mendizábal, que pretendía levantar un gran barrio fuera de la puerta de Atocha y nivelar la montaña del Príncipe Pío, para construir un gran parque y un barrio. Y el del mismo Mesonero Romanos, que proponía mejorar el caserío interior y abrir nuevas calles, establecer fábricas al Norte y crear cinco arrabales, donde se construirían viviendas cómodas para artesanos y personas de pocos medios, junto a fábricas y talleres, hornos, almacenes, fraguas y otros establecimientos peligrosos e incómodos).

En estas circunstancias, en medio de grandes avatares políticos, aparece una constante preocupación que ya venía del siglo XVIII y que, como apuntábamos, sigue preocupando hoy: mejorar las comunicaciones. Madrid necesitaba, para sobrevivir como capital, una buena comunicación con todo el territorio, con la periferia. Además era un gran mercado, el principal del interior, que debía estar bien abastecido. Así fue surgiendo una red radial de carreteras, en las que se incorporaban los principales adelantos de la época (en construcción de puentes, firmes, etc.), al tiempo que el sistema de transporte se modernizaba con respecto al siglo anterior. A pesar de ello, aún no era capaz de conseguir la rapidez, capacidad de carga y economía

de costos necesarios para que la ciudad pudiera dar el gran paso de desarrollar una industria, como la que ya se estaba consolidando en ciudades como Bilbao o Barcelona, donde, amén de otras ventajas, contaban con el transporte fácil que les brindaba el mar.

## EL FERROCARRIL

Pues bien, en este panorama descrito en el reinado de Isabel II se inicia la construcción del ferrocarril y, a lo largo de los años siguientes, se van edificando las primeras estaciones, que van a constituir un elemento esencial en la posterior configuración urbana de la ciudad, que tiene en el ferrocarril el hito que posibilita su tránsito de una etapa preindustrial a una etapa industrial y, con ello, el inicio, a gran escala, de su expansión urbana. Esta afirmación puede resultar un tanto exagerada. Hoy está admitido que el ferrocarril tuvo una incidencia decisiva en el desarrollo económico español, pero también se precisa que aquélla fue limitada (ANES, 1978). El ferrocarril no bastó por sí sólo para cambiar toda la estructura económica, ni para promover el desarrollo industrial, pero fue un elemento decisivo. La importancia que tuvo puede medirse de forma indirecta, por ejemplo, por las protestas de los sectores industriales de algunas zonas, que consideraban que una determinada política tarifaria podía ocasionarles la ruina. Desde luego resulta muy difícil comprender la especialización regional y la rápida urbanización que se produjo en España, si no se tiene de alguna forma en cuenta la incidencia del ferrocarril.

## LOS PRIMEROS INTENTOS

Cuando comienza el reinado de Isabel II ya han corrido en España las noticias del nuevo medio de transporte que revolu-

ciona a Europa. El conocimiento de la máquina de vapor aplicada al transporte por el ingeniero Stephenson, mueve muy pronto a intentar aplicar el sistema en España. En 1829, sólo cuatro años después de que se hiciera el primer ferrocarril inglés, se presenta el primer proyecto de ferrocarril español, que pretendía una línea entre Jerez y el Portal, para exportar los vinos, que en buena medida tenían como destino la Gran Bretaña. Otras tentativas similares fueron las que pretendían unir Burgos con Bilbao, por Valmaseda, en 1831, y Reus con Tarragona, esta última objeto incluso de una concesión en 1833.

Pero las primeras tentativas fracasaron antes de nacer, dado que eran varios los factores que dificultaban su avance. Se han mencionado como importantes:

- la falta de capitales,
- la ausencia de conocimientos técnicos,
- el retraso económico, en general,
- los obstáculos geográficos del país, y
- los agitados acontecimientos políticos, entre los que destaca la guerra Carlista.

Hay algún autor, como Tortella, que pone el acento en la actitud oficial del Estado, que mantuvo, según él, una postura de indiferencia, o de clara hostilidad, hacia el ferrocarril (esto resulta no del todo cierto, como lo demuestra que desde fecha muy temprana se comenzara a legislar en relación al ferrocarril, indicando, cuando menos, un cierto interés). En cualquier caso, esta postura, que podemos llamar de frialdad, no difiere mucho de la que tuvieron los gobiernos de Gran Bretaña y Francia, donde, en cambio, los ferrocarriles se iniciaron muy pronto, a impulsos de la iniciativa privada.

Otros historiadores como Anes consideran, con justicia, que el Estado tuvo un papel decisivo en el proceso de construcción de la red y en la configuración del sistema ferroviario. Hasta 1843 la Administración tuvo una actitud expectante, no obstante lo cual, desde el primer proyecto que se aceptó en esta fecha, se reservó siempre la facultad de autorizar la concesión,

visar la realización y tener conocimiento previo de las tarifas. En 1850 se discutieron los primeros proyectos de ley general y comenzaron a sentarse las bases de una política ferroviaria. Los primeros programas no se cumplieron, pero, al promulgarse la ley de 1855, se promovió un acuerdo general sobre las grandes líneas, comprometiéndose el Estado a realizar el estudio de los tendidos de primer orden y a someter a las empresas a los planes gubernamentales, con lo que se dio un gran impulso a la red, que alcanzó los 7.000 kilómetros. Entonces se consolidó también la red radial, que se había definido en 1850. Años después, entre 1864 y 1867, se redactó, de hecho, un plan general de construcciones, en el que se completaban las líneas radiales básicas, así como los enlaces transversales, para procurar poner en comunicación el máximo de provincias.

El Plan General de 1867 no llegó a promulgarse, pero quedó su espíritu. En la Restauración, la ley de 1877 se limitó a sancionar la anterior legislación ferroviaria y la ordenación de la red propuesta. Además amplió la cobertura viaria del Oeste de la Península, incluyó el plan general en su articulado y mantuvo el esquema centralizador que tenía la ley de 1855, que quedó básicamente recogida en la nueva. (Para conocer mejor el papel jugado por el Estado ver parte III del tomo 1 de la *Historia de los Ferrocarriles en España*, ARTOLA, 1978.)

Si se hubieran realizado las primeras concesiones, en concreto la que llegó a conseguir Díez Imbrechts para el ferrocarril que proyectó entre Jerez y El Portal y luego Jerez-Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda, en torno a 1830, España hubiera sido el cuarto país del mundo en dotarse de ferrocarril. Pero no fue así, y las pretensiones iniciales murieron sin más pena ni gloria, ahogadas por la poca acogida que, en parte, se puede justificar por la situación política de gran inestabilidad y, especialmente, por la guerra civil.

Al llegar al trono Isabel II se volvió a despertar el interés por el ferrocarril, a través del que surgió por mejorar las comunicaciones que, ya malas de por sí, habían sufrido mucho con

la guerra. Es muy significativo que, en marzo de 1842, los comerciantes madrileños solicitaran del Gobierno la creación de un ministerio que se dedicara a las obras públicas. Se iba gestando un ambiente favorable a la implantación del ferrocarril, que se puede detectar a través de noticias en los periódicos, donde se comentan las nuevas líneas de otros países, apostillando siempre lo convenientes que serían para España. Hay múltiples artículos, destacando el informe de un diputado, De la Sagra, que fue comisionado para viajar a diversos países a fin de conocer las claves del desarrollo industrial. En él pone su acento en la importancia del ferrocarril y pide que la Administración tome cartas en el asunto, creando, incluso, el marco legal que lo hiciera factible.

Se abrió entonces una segunda fase, en la que proliferaron las solicitudes de líneas, sobre todo desde el momento en que se publicó la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, que establecía que los ferrocarriles se llevarían a cabo por particulares y que luego podrían revertir al Estado, además de establecer algunas condiciones de carácter técnico, como, por ejemplo, el ancho de vía.

El ancho de vía del ferrocarril español ha llamado siempre mucho la atención y bien merece que le dediquemos un breve comentario. En la citada Real Orden se consagró la medida, que fue de seis pies castellanos, o sea, 1,66 metros. Muchas veces se ha dicho que se hizo así por razones defensivas, para evitar una posible invasión desde el exterior por las vías férreas. Nada hay que confirme esta hipótesis. Los ingenieros Subercase y Santa Cruz, que elaboraron el informe para la Real Orden del 44, propusieron este ancho, según decían, por razones técnicas, convencidos de que era mejor que el ancho de 1,45 metros que establecieron los ingleses en sus primeros ferrocarriles, y que luego fue el más generalizado. El ancho de 1,45 no tiene ninguna especial razón de ser, no responde a cálculo ni teoría alguna, sino que los ingleses lo tomaron de ejemplos de vehículos anteriores a los ferrocarriles que, en Inglaterra,

habían dado buenos resultados. Pero también en este país hubo polémica al respecto y en concreto el ingeniero Brunel propuso un ancho de vía mayor, argumentando que permitiría alcanzar mayor velocidad, pero chocó con la ardorosa defensa de Stephenson del ancho original que, finalmente, no se cambió.

El caso es que, con planteamientos defensivos o no (desde luego no están en ninguna parte expresados, aunque quizá estuviera en la mente de algunos el no facilitar demasiado el paso a través de las fronteras), el ancho de vía español se hizo superior al normal. Ya en los comienzos hubo alguna polémica. En el proyecto de Ley de Ferrocarriles de 1850, que no llegó a aprobarse, se hablaba de estrechar la vía, pero tampoco al ancho normal, sino a una nueva medida, de 1,51 metros, sin ninguna explicación adicional.

Entre tanto hubo excepciones en la construcción, por ejemplo el ferrocarril de Langreo, considerado como minero, se hizo de 1,45 metros. Hay otras excepciones, la red mallorquina, por ejemplo, está construida con el ancho de la llamada "yarda mallorquina", de 91,4 centímetros. El ancho de los llamados trenes de vía estrecha fue de 1 metro, que, posteriormente en algún caso, como el de Madrid-Almorox, se ha transformado a ancho normal español, para su adecuación a línea de cercanías de Madrid.

Muchos años después, cuando ya estaba consolidado el llamado "ancho internacional", hubo intentos de cambiar el nuestro (cosa que se hizo en otros países, como Estados Unidos, donde en una sola noche, en una operación meteórica, se transformaron 23.400 kilómetros de vía, el 1 de junio de 1886). En 1913 se planteó acometer el estrechamiento de la vía en toda la red española, en un deseo político que tuvo en contra la opinión de las principales compañías ferroviarias (M.Z.A. y del Norte). No se llevó a cabo, como tampoco cuando se replanteó durante la dictadura de Primo de Rivera. Recientemente se vol-

vió a tratar por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en los años en que se decidió la construcción del tren de alta velocidad (A.V.E.), que, en cambio, tiene un ancho de vía de 1,45 metros, es decir, el internacional.

Finalmente parece que, por el momento, no se va a modificar este ancho de vía peculiar español, que nos aisló del resto de Europa en materia de ferrocarril y que ha impuesto gravosas operaciones de transbordo, a las que el ingenio español ha ido aportando soluciones, más o menos brillantes, desde el intercambio de bogies al cambio automático de los talgos.

Tras este paréntesis para comentar el ancho de vía, volviendo a los inicios del ferrocarril, como decíamos, desde 1844 se multiplican las solicitudes de trazado de líneas, que en el bienio 44-46 totalizaron veinticuatro. Conviene, no obstante, recordar que pocos años antes, en 1837, se inauguró el que realmente fue el primer ferrocarril español, aunque se llevara a cabo fuera de la península, en Cuba, a la sazón parte de España. Muchas de dichas solicitudes tenían su punto de partida en Madrid (hagamos aquí un inciso para decir que hubo un intento muy temprano, coetáneo de los citados de Jerez, del que la paternidad correspondió al insigne marqués viudo de Pontejos, que pensó en unir Madrid con Aranjuez y para el que en 1830 el señor Arriete llegó a firmar un proyecto, que, por falta de medios, quedó en el aire). Podemos destacar las de:

Madrid-Cádiz (31-XII-1844).

Madrid-Aranjuez (6-IV-1845) (de ella volveremos a hablar).

Madrid-Zaragoza, con ramales a Francia y Barcelona (22-IV-1845).

Madrid-Badajoz (22-IV-1845).

Madrid-Valencia (12-VII-1845).

Madrid-Irún (16-VIII-1845).

Madrid-Ciudad Real y Almadén (5-I-1846).

Madrid-Barcelona, por Guadalajara y Zaragoza (9-II-1846).

Otras varias se solicitaron en Cataluña:

Barcelona-Mataró (23-VIII-1843).  
San Juan de las Abadesas-Rosas (10-VII-1844).  
Barcelona-Campodrón (19-II-1845).  
Tarragona-Réus (20-X-1845).  
Falset-Mora (20-X-1845).  
Murcia-Figueras...

También en el Norte:

León-Avilés (31-XII-1844).  
Alar del Rey-Golmín (16-IV-1845).  
Sama-Villaviciosa, por Siero, con ramales a Oviedo y Mieres (2-V-1845).  
León-Vigo (12-VII-1845).  
Puente de los Fierros-Avilés (4-IV-1846).  
Valladolid-Zaragoza (13-VIII-1845).  
Miranda-Briviesca-Tudela (20-VI-1846).

Y en el Sur:

Mérida-Sevilla (19-II-1845).  
Sevilla-Osuna (22-III-1846).  
Córdoba-Sevilla (4-VII-1846).  
Sevilla-Cádiz, por Jerez, con ramales a Sanlúcar y Chiclana (21-VII-1846).

Aunque no se llevaron a cabo, muestran la gran actividad desarrollada en estos años y el interés por el ferrocarril, como también son un exponente claro de que su nacimiento se iba a producir sin un plan general de actuación, algo que no llegaría hasta después de la promulgación de la ley de 1855, y que de hecho no existió hasta la de 1877.

También conviene indicar que la casi totalidad de las peticiones venían de la mano de ingleses y franceses. Sólo un proyecto de ferrocarril de Madrid a Francia, por Bilbao, fue promovido íntegramente por españoles, pero no pasó de ser un

proyecto. En la misma situación estuvo otro, el de Madrid-Santander, para cuyo estudio, sobre todo en lo referente a las dificultades de atravesar la sierra de Guadarrama y la cordillera Cantábrica, vino a España el propio Stephenson, al que recibió Narváez en Madrid, y que se volvió a su país un tanto desencantado por las condiciones que la Real Orden del 44 imponía y porque no se conseguían los capitales necesarios para acometer el proyecto. En cambio, cuenta su biógrafo Smiles que se llevó una gratísima imagen de España, obtenida a su llegada, cuando fue agasajado en un pintoresco pueblecito vasco del Pirineo, que celebraba sus fiestas llenas de colorido.

De todas estas peticiones, fruto de lo que el ingeniero Cipriano Segundo Montesinos llama el "frenesí ferroviario" desatado, sólo se llevaron a cabo algunas, entre ellas el que tendría el honor de ser el primer ferrocarril español, el famosísimo Barcelona-Mataró y el que más nos afecta, y no menos conocido, Madrid-Aranjuez.

## EL PRIMER TREN DE MADRID

Centrándonos en el tema que nos ocupa vamos a detenernos en este popular ferrocarril, que hoy se presenta como uno de los atractivos turísticos de Madrid (el tren de la fresa).

Los años iniciales de la andadura ferroviaria, desde la Real Orden de 1844 (en realidad 1845, ya que se promulgó el último día del año) están llenos de acontecimientos de enorme interés, que desembocarían en la Ley General de Ferrocarriles, de 3 de junio de 1855. Entre tanto comienza la construcción efectiva de líneas férreas, mientras se plantean debates en el Congreso y se suceden las comisiones que estudian proyectos de leyes de ferrocarriles y de configuración de una red general (un ejemplo de ello es el esquema propuesto por Mendizábal, consistente en una red radial, de cuatro líneas, con centro en Madrid y final en los puertos de la periferia: La Coruña o Vigo,

Santander y San Sebastián, en el Norte. Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante y Cartagena, en el Mediterráneo. Cádiz y Málaga, en el Sur, y Lisboa en el Atlántico).

En Madrid se sentía con fuerza la necesidad del ferrocarril, por lo que desde el comienzo fue punto de partida de muchos proyectos. El primero en cuajar fue el de Aranjuez, con la vista puesta en la prolongación al mar por Alicante.

Después del primer proyecto abortado, que ya hemos comentado, y que se debió al marqués viudo de Pontejos, en 1844 don Pedro de Lara obtuvo una concesión para una línea de Madrid a Aranjuez, que se pretendía después prolongar hasta Alicante (en la Biblioteca Nacional se conservan los planos originales del trazado hasta Aranjuez). Para llevarlo a cabo incluso gestionó la creación de una sociedad, llamada "Camino de hierro de María Cristina". Como era lo habitual, la concesión caducó por falta de capital para ponerla en marcha, momento que fue aprovechado por el marqués de Salamanca para solicitarla de nuevo y obtener otra concesión el 6 de abril de 1845.

La figura del marqués de Salamanca es relevante en este proceso. Dice Torrente Fortuño en su trabajo sobre el marqués: "... Se habían puesto de moda los ferrocarriles en España, y Salamanca mandaba en la moda. ¿Cómo podía permanecer al margen de esta actividad su espíritu emprendedor?..." Su biógrafo Hernández Girbal cuenta cómo, interesado por la cuestión hizo, en 1844, su primer viaje al extranjero, precisamente para informarse sobre los ferrocarriles ingleses y franceses. Se dice que por aquellos años le llegó a obsesionar tanto la idea de dar a Madrid una salida al mar, que, mientras se dedicó a entrevistarse con los Rotschild y los Pereire (grandes promotores ferroviarios) y con el propio Stephenson, decayó notablemente su actividad en la Bolsa.

Así constituyó una sociedad anónima, llamada Sociedad del ferrocarril de Madrid a Aranjuez, con un capital de 45 millones de reales, compuesto por 22.500 acciones de 2.000 reales. Contrató a don Pedro Miranda, al que auxiliarían los ingleses

Green en el proyecto final, y, muy pronto, el 4 de mayo de 1846 (antes de que lo hiciera el Barcelona-Mataró) se iniciaron las obras. Cita H. Girbal que en la Compañía se dio trabajo por entonces a un joven al que Salamanca ayudaba en sus estudios, que no es otro sino Antonio Cánovas del Castillo.

Los avatares por los que pasó Salamanca en aquellos años motivaron un notable retraso en las obras, que llegaron a paralizarse en 1848. (En septiembre del 48, cuando escribe Madoz su *Diccionario*, incluye una nota en la que muestra la enorme preocupación de que no se llevara a término la construcción del ferrocarril, ante las noticias de que muchos operarios habían sido despedidos, e incluso se había anunciado la venta, en pública subasta, de los enseres utilizados en las obras.)

En realidad Salamanca comenzó su negocio sin dinero, y fiado solamente en el crédito. El 15 de mayo de 1847, siendo ministro de Hacienda, consiguió de la Reina una Real Orden mediante la cual el Banco de San Fernando haría los préstamos necesarios para el ferrocarril. Estas circunstancias fueron pieza esencial en las acusaciones que luego se le hicieron, por las que se le conminaba a responder ante el Estado de haber gravado ilegalmente los fondos públicos en beneficio propio, con marcado abuso de sus altas funciones. Todo ello le costó, primero una enfermedad y luego la huida de España y, consiguientemente, la paralización de las obras, justo cuando, según las previsiones, se deberían haber finalizado (así hubiera sido el Madrid-Aranjuez el primer ferrocarril español). En julio de 1849, al conceder Narváez una amnistía, Salamanca volvió a Madrid, si cabe con más bríos que antes, y reemprendió sus negocios, especialmente el ferrocarril.

Así, el 9 de febrero de 1851 se inauguró el primer ferrocarril de Madrid, en medio de grandes fiestas y expectación. Los grabados que publicaba *La Ilustración Española y Americana* muestran el gran boato dado a los acontecimientos y el interés despertado en el público, que acudió masivamente a saludar al nuevo medio de transporte, en el que se ponían tantas espe-

ranzas para el futuro de Madrid y que constituía un momento importante en el reinado de Isabel II. Con todo lujo de detalles se describía en varios periódicos de la época todo lo que aconteció en este día. Incluso se publicó, y vendió como separata, un *Manual del ferrocarril de Madrid a Aranjuez*.

Acudió la Reina y el Gobierno en pleno, presidido por Bravo Murillo, y se realizó el viaje completo de ida y vuelta a Aranjuez, tras la celebración de una misa en la cabecera de la línea, por el arzobispo de Toledo. Los actos duraron todo el día, organizándose sendos banquetes en Madrid y Aranjuez, donde se llegó a decir que el rumboso marqués de Salamanca había puesto de plata los últimos metros de los raíles, que llegaban hasta el Palacio. (Con buen criterio no se consintió, por el administrador del Patrimonio, que la locomotora llegara hasta la puerta principal de aquél, lo que hubiera obligado a realizar unas rozas que hubieran podido dañar el edificio, por lo que se hubieron de conformar con llegar sólo hasta la Puerta de Damas, atravesando los jardines.)

Una vez inaugurado este primer ferrocarril de Madrid, que es el embrión de toda la red radial española<sup>1</sup>, se inicia para la ciudad un proceso de expansión, en el que el ferrocarril va a ser un condicionante importante. Evidentemente, comienza una transformación en el transporte propiamente dicho. Ir de Madrid a Aranjuez llevaba alrededor de seis o siete horas de viaje, había una única diligencia al día, en la que podían acoplarse como máximo veinte viajeros, y los precios oscilaban entre 25 reales en berlina y 12 en imperial. Con el nuevo medio había tres trenes diarios a Aranjuez, con una capacidad de hasta seiscientos noventa personas. La duración del trayecto era de algo más de hora y media y el precio oscilaba entre 20 reales en primera clase y ocho en tercera. No obstante, en los primeros tiempos el éxito no fue tan grande como cabía esperar y, sobre todo, las mercancías se resistieron a cambiar de medio de transporte, inducidas en parte porque los carreteros, ante el poderoso ene-

migo que les salía, dotaron a su sistema de todo tipo de facilidades.

Dejando esto a un lado, en lo que deseo ahora centrar la atención en esta charla es en el papel que va a tener desde este momento el ferrocarril en el desarrollo urbano de la ciudad.

#### PAPEL DEL FERROCARRIL EN EL URBANISMO POSTERIOR

Madrid, como ya vimos, permanecía encerrada en un pequeño recinto rodeado de una muralla, que no pasaba de la categoría de cerca, sólo ennoblecida por algunas de sus puertas, como la de Alcalá. Por el Norte y Nordeste comenzaban a levantarse edificaciones extramuros de alguna importancia (ya hemos citado, por ejemplo, la Fábrica de Tapices). En el Este y el Oeste quedaba limitado el crecimiento por las posesiones del Palacio Real y el río, de un lado, y por la del Buen Retiro, por el otro. El Sur estaba recorrido por los grandes paseos arbolados que trazó Carlos III, y ocupado por alfares, yeserías, tierras de labor y algunas fincas de recreo. Es precisamente en el extremo SE donde se edifica la estación para el ferrocarril a Aranjuez, que en un principio se llamó "Embarcadero de Atocha", en donde se estaba derribando ya la cerca y puerta de igual nombre. Probablemente las razones para la elección de este emplazamiento fueron la existencia de terreno llano, en el punto más cercano al centro, en la dirección hacia el SE en que debía trazarse la línea que buscaba el mar por Alicante.

Nunca sabremos si el Sur de la ciudad podría haber tenido un carácter más residencial, aunque la existencia de los paseos arbolados<sup>2</sup> y de fincas de recreo (como la famosa Quinta del Sordo del pintor Goya) podían haberlo propiciado. Lo cierto es que de la mano de la estación de ferrocarril tomaría un carácter bien diferente.

Tras la primera línea y primera estación, pronto surgieron otras. Cuando en 1855 se aprobó la Ley General de Ferrocarriles, se agilizó la concesión y construcción de nuevas líneas, acompañadas, por lo general, de polémicas y hasta luchas agrias, tanto para obtener las concesiones como para hacer los trazados. Un ejemplo muy conocido es la batalla que se libró entre las ciudades de Ávila y Segovia para lograr que el ferrocarril Madrid-Irún pasase por ellas. Ganó el trazado por Ávila, y esto tendría grandes repercusiones para Madrid; con el tiempo promovería el desarrollo de la parte de la sierra de Guadarrama por donde circulaba el tren, como inicio de la segunda residencia de los madrileños, que acudirían a pueblos como Cercedilla o El Escorial a pasar el verano. Pero, sobre todo, lo que aquí nos interesa es que se decidió construir la segunda estación de Madrid en los terrenos situados junto a la montaña del Príncipe Pío, al lado del río, junto a la Puerta de San Vicente, sobre suelo cedido por el Patrimonio Real.

En marzo de 1856 se comenzaron las obras de la línea de Irún y en febrero de 1859 las de la estación cabecera de Madrid<sup>3</sup>.

Desde antes incluso del comienzo de dichas obras, cuando ni siquiera se habían constituido las grandes compañías ferroviarias, ya se pensó en unir las dos estaciones de Madrid por medio de una vía, que se llamaría de cintura, sobre la que las primeras noticias datan de 1854 y cuyas obras se iniciaron en 1860.

#### EL PLAN DE ENSANCHE Y EL FERROCARRIL

Entre tanto, Madrid comenzó a sentir la necesidad de crecer, ante la presión demográfica que soportaba. En 1857 contaba ya con más de 270.000 habitantes (recordemos que pocos años antes, en 1848, tan sólo tenía 202.000, lo que supone un tremendo crecimiento), en una superficie de 778 hectáreas, lo que arroja una densidad de 384 habitantes por hectárea,

superior, por ejemplo, a la que tenía París en aquella época, que era de 356.

La idea era muy antigua, ya en 1787 Jovellanos propuso al conde de Floridablanca un ensanche de la población, que no se llevó a efecto. Después hubo muchos cambios de opinión, hasta que, durante el reinado de Isabel II, se volvió a dispensar buena acogida a la idea de la ampliación, precisamente gracias al ferrocarril. El primer encargo de elaborar un proyecto de ensanche de Madrid realizado a don Juan Merlo en 1846 fue informado negativamente por el Ayuntamiento, a través de Mesonero Romanos, no obstante, se volvió sobre él en 1857, fecha en que se publicó un Real Decreto en apoyo del ensanche, en el cual se daban como argumentos de peso para su realización las grandes mejoras llevadas a cabo en la ciudad, entre las que las dos más importantes eran la traída de aguas del Lozoya y el establecimiento del ferrocarril.

Finalmente, en 1860, se aprobó por Real Decreto el Anteproyecto de Ensanche de don Carlos María de Castro, que, como todos saben, consistía en trazar, en torno al perímetro de Madrid rodeado por la cerca, una amplia superficie de 2.300 hectáreas, dividida por una cuadrícula de calles que enmarcaban manzanas regulares, inspiradas en el plan Cerdá de Barcelona, entre las que se preveían algunos espacios libres y dotación simétrica de servicios, edificaciones públicas, jardines y parques.

Castro encontró algunos pies forzados al elaborar su proyecto. Si por el Norte y Nordeste nada, o poco, se oponía a su trazado en cuadrícula de manzanas regulares, por el Oeste y el Sur encuentra algunos condicionantes. En el Noroeste el trazado quedaba interrumpido por la posesión de La Florida, a cuyo pie se levantaba la estación del Príncipe Pío, que, en 1861, se inauguraba sin el menor boato (es la única de las tres primeras de Madrid que así lo hizo), para iniciar el transporte hasta El Escorial, como primer tramo de la línea Madrid-Irún, que esta-

ba siendo construida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Por el SE estaba la estación de Atocha, que ya no era el modesto embarcadero inicial del Madrid-Aranjuez, sino que se estaba construyendo una nueva estación (tampoco la definitiva que todos conocemos y que hoy se ha convertido en una especie de estufa fría de la que habría mucho que hablar), con amplísimos talleres y que ya era cabecera de una línea que llegaba a Alicante y que tenía muy avanzadas las obras para alcanzar Zaragoza. Ya no pertenecía a Salamanca, sino a otra gran Compañía, llamada de Madrid a Zaragoza y Alicante, o M.Z.A. Además estaban los paseos arbolados, hacia el río, y, por si fuera poco, estaba prevista, e incluso iniciadas las obras, una vía de enlace entre las dos estaciones. Esto motivó que en el proyecto la zona del Sur se concibiera como barrio obrero en la parte más cercana a Atocha y a la puerta de Toledo, y como zona rural hacia el río.

Castro en su proyecto realizó una zonificación que marca el comienzo de una segregación horizontal en el plano de Madrid. Prevé un barrio fabril en Chamberí, un barrio residencial de lujo a los lados de la Castellana, unos barrios para clase media en Argüelles y Salamanca y al Sur de la calle de Alcalá, un barrio obrero y una zona rural entre Embajadores y la Puerta de Toledo.

Muy pronto surgieron los problemas entre las Compañías de ferrocarril y el ingeniero Castro en la zona Sur, que motivaron airadas protestas por su parte. La razón era la vía de unión entre las estaciones, que el ingeniero consideraba muy perjudicial, porque, en sus palabras "...se trata de rodear con una cintura de hierro la capital de la monarquía, la gran villa de Madrid, y precisamente por dentro de la zona de ensanche, esto es, por los terrenos que están llamados a poblarse antes de muchos edificios que tanto ha menester..."

En la disputa tuvieron más fuerza las Compañías Ferroviarias. Pese a los numerosos expedientes, que llegaron a para-

lizar las obras y a algunas modificaciones, tanto en el trazado de la vía, que finalmente fue en parte subterránea (bajo los principales paseos y el Campo del Moro), como en el trazado del ensanche, que se modificó en las proximidades de Atocha. Finalmente, en 1866, cercano ya el final del reinado de Isabel II, se concluyó e inauguró esta línea, que iniciaba los enlaces ferroviarios de Madrid.

## CONCLUSIÓN

Es por tanto durante el reinado de Isabel II cuando se gesta todo el planteamiento ferroviario español, que en 1866 ya contaba con una red de 1.428 kilómetros. En el aspecto urbano de Madrid el establecimiento de las estaciones y de su vía de unión sería el germen de que en el futuro se desarrollaran en esta zona, precisamente, los distritos industriales de la ciudad, que fueron acogiendo en sus terrenos a las principales empresas industriales, almacenes y depósitos, así como nuevas estaciones. En 1881 se inauguraba, cercana a Atocha, la estación de Delicias, la primera moderna y lujosa, que contó con una cubierta de hierro y cristal, inspirada en la galería de máquinas de la Exposición de París, construida en Francia por la empresa Fives-Lille, que ya queda fuera del reinado de Isabel II y que fue inaugurada por Alfonso XII. Simultáneamente se levantaron otras estaciones para uso exclusivo de mercancías: la de Imperial, cercana al paseo del mismo nombre, y, mucho después, ya en nuestro siglo, la de Peñuelas, junto a la calle de la Esperanza.

De este modo el ensanche Sur de Madrid, que ya en su nacimiento quedó condicionado por el ferrocarril, lo fue después mucho más. Allí no fue posible establecer la trama viaria en cuadrícula del Ensanche, por la disposición del terreno y la estructura de los paseos preexistentes, pero incluso la que sí fue prevista contando con estos elementos fue modificada, por-

que resultaba contradictoria con el carácter que fue asumiendo la zona, en la que se fueron estableciendo industrias, que buscaban la proximidad al ferrocarril.

Muy pronto los terrenos que Castro destinaba a hipódromo y zona verde, detrás del Retiro, se convirtieron en un barrio, el de Pacífico, consecuencia de la instalación de un gran centro de almacenamiento junto a la estación de Atocha, los Docks de Madrid (que en los últimos años se están convirtiendo en viviendas) y la Aduana. También se eliminó y parceló parte del olivar de Atocha.

En torno al paseo de las Delicias se levantó pronto un barrio, que fue el que mejor respetó la cuadrícula del ensanche, destinado preferentemente a uso residencial. Cercano a Peñuelas surgió, en lo que era zona rural, otro barrio de urbanización casi marginal. El resto de la zona se destinó casi exclusivamente a usos del suelo industriales, que se fueron estableciendo sin apenas organización y planificación previas (abundan los expedientes de solicitud de transformación del trazado del ensanche, para adecuarlos a la necesidad de espacio de las empresas industriales establecidas).

Al iniciarse el siglo xx todo el sector quedaba consolidado como el de mayor peso industrial de Madrid, con una especialización funcional en torno a las actividades de siderometalurgia, transformados metálicos, química, vidrio, papel, imprentas y alimentación.

Hasta tiempos muy cercanos a nosotros no se transformaría la vocación de la zona. Estuvo considerada como industrial hasta 1963, en que un nuevo Plan General de Ordenación de Madrid fue aprobado, en sustitución del Plan Bidagor. En el nuevo plan el suelo del área Sur pasa a considerarse afectado por una "ordenanza de remodelación". Tan sólo el sector localizado al Sur de la estación de Atocha sigue quedando como suelo industrial, mientras que el resto es zona a remodelar, con la posibilidad de poner en marcha promoción de viviendas, oficinas y locales comerciales. Por primera vez en este plan se

desvincula al ferrocarril de su papel de medio de transporte propio para la industria, ya que en estos años las nuevas industrias aparecen más ligadas al transporte por carretera. Se piensa entonces en la posibilidad de dismantelar las estaciones y, en concreto, las de Peñuelas e Imperial se califican como "zona verde".

Así llegamos hasta el momento presente en que estamos presenciando la transformación de toda una zona de Madrid que adquirió su carácter en función de las estaciones ferroviarias que se establecieron durante el reinado de Isabel II. En la actualidad apenas quedan vestigios de la antigua función industrial de estos barrios. Las estaciones de Peñuelas e Imperial han desaparecido. La de Delicias es hoy un magnífico Museo Ferroviario, que aprovecha la belleza de sus instalaciones, símbolo de una época de comienzos de la industrialización. La vía de contorno o de cintura, que por los dos nombres se la conoció, se está convirtiendo en el llamado "Pasillo Verde", un proyecto que lleva a cabo el llamado Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, con la participación del Ayuntamiento y Renfe.

El pasillo verde consiste en remodelar toda la zona que estuvo afectada por la vía citada, que se mantiene, en cambio, como un ferrocarril subterráneo, que completa el primer anillo de la red de cercanías de Madrid, en el que habrá estaciones conectadas con otros transportes, como Metro y autobuses, así como aparcamientos subterráneos. Además están previstas numerosas obras, algunas ya avanzadas, como construcción de parques y jardines, zonas peatonales y viales, zonas residenciales y oficinas y áreas de servicios y dotaciones, como tres polideportivos, dos centros de servicios sociales y un instituto.

La estación de Príncipe Pío, que a punto estuvo de ser cerrada y convertirse en un gran museo de la Ciencia, se está transformando en gran estación de cercanías, un gran intercambiador para conectar con el transporte urbano y la estación de Atocha se ha visto totalmente transformada para acoger al nue-

vo tren de alta velocidad, nuevo símbolo de la modernidad en nuestra época. Mientras que por el Norte se consolida la otra gran estación de Madrid, nacida ya avanzado el siglo xx, y que nada tiene que ver con el Sur ferroviario gestado en el reinado de Isabel II.

Poco a poco las grandes fábricas van alejándose, la mayoría de las veces transformándose en modernos bloques de viviendas, que son exponente de que la ciudad es como un ser vivo y, por tanto, en constante proceso de transformación.

## NOTAS

<sup>1</sup> Sobre la red radial española ha habido durante mucho tiempo opiniones que sentaban cátedra acerca de su irracionalidad y acusándola de centralista. Hoy se admite, tras profundos estudios realizados, que esta red, similar en sus planteamientos "centralistas" a las de todos los países europeos, presenta el trazado que se ha revelado como el más adecuado en el momento en que se construyó. A pesar de que hubo fallos importantes, sobre todo derivados de la carencia de un plan explícito en los primeros momentos de la construcción, el trazado radial elegido resultó sumamente racional, al facilitar la conexión entre todas las poblaciones, siguiendo la distancia mínima. Lo que se puede admitir como cierta irracionalidad en la red fue el que se conservara la estructura inicial, sin moldearla de acuerdo con el crecimiento del tráfico y la necesaria mejora del sistema de transporte ferroviario. (vid parte II de *Los ferrocarriles en España*, ARTOLA, 1978).

<sup>2</sup> Los paseos arbolados que daban un aire noble a la zona se han mantenido en la posterior urbanización. Los paseos Imperial y de los Melancólicos llegaban hasta el puente de Toledo y pontón de San Isidro, desde la calle de Segovia. Desde la calle y puerta de Toledo se llegaba hasta el río por el paseo de los Ocho Hilos. Los de los Pontones, Acacias, de los Olmos, Embajadores, Santa María de la Cabeza y Delicias completaban el doble tridente que unía las principales puertas y puentes del Sur de la ciudad.

<sup>3</sup> No entramos intencionadamente en el análisis de los múltiples acontecimientos que durante estos años se sucedían en lo relativo a los ferrocarriles, ya que esto haría interminable el trabajo. Lo más importante, que conviene recordar, fue la constitución de las prime-

ras grandes compañías, que serían las encargadas de la construcción y explotación de la mayor parte de la red española, que se estaba organizando.

En 1851, con Bravo Murillo al frente del Gobierno, se elaboró un proyecto de ley en el que se propugnaba que fuera el Estado el encargado de construir ferrocarriles, aprobándose incluso la realización de las líneas Aranjuez-Almansa y Madrid-Irún, que se costearían mediante la emisión de deuda pública. La ley no se aprobó, aunque sí se iniciaron las obras del Aranjuez-Almansa. Después, la ley de 1855 volvería al sistema de concesiones temporales.

Por los mismos años se aprobó también la creación de sociedades de crédito, que se interesarían vivamente en los ferrocarriles. Salamanca, que estuvo siempre presente en todas las grandes operaciones de ferrocarril, vendió el Madrid-Aranjuez al Estado y luego se hizo con las concesiones de Aranjuez-Alicante y de la nueva Madrid-Zaragoza, junto con otros. Con todas ellas gestionó la constitución de una sociedad, que terminaría siendo la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante o M.Z.A., que nació el 31 de diciembre de 1856, íntimamente ligada a la Sociedad Española Mercantil e Industrial. Por otro lado, se constituyó otra gran compañía, la de los Caminos de Hierro del Norte de España, que fue creada en 1859 por la Sociedad Crédito Mobiliario Español (de cuyas cenizas saldría mucho después el Banco Español de Crédito), para hacerse cargo de la construcción y explotación de la línea Madrid-Irún, o del Norte.

## BIBLIOGRAFÍA

ANES, R.: "Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)". En: *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. 2 vols., págs. 355-528.

ARTOLA, M., et alii: *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. 2 vols. 1. El Estado y los ferrocarriles, 458 págs. 2. Los ferrocarriles y la economía, 562 págs. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid, 1978.

CABANES, F. J.: *Guía general de correos, postas y caminos*. Madrid, 1830.

CAMBO, I.: *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España*. 6 vols. Madrid, 1921.

CARR, R.: *España 1808-1939*. Ed. Ariel. Barcelona, 1969, 734 págs.

FERNÁNDEZ DE LOS RÍOS, A.: *El futuro de Madrid*. Biblioteca Universal Económica. Madrid, 1868, 362 págs.

GONZÁLEZ YANCI, M. P.: *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la Geografía Urbana de la ciudad*. Instituto de Estudios Madrileños. Madrid, 1977, 521 págs.

HERNÁNDEZ GIRBAL, F.: *José de Salamanca*. Madrid, 1963.

MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1848.

MADRAZO, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. 2 vols. 1. La red viaria, 376 págs. 2. El tráfico y los servicios, 966 págs. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ed. Turner. Madrid, 1984.

— *La edad de oro de las diligencias. Madrid y el tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*. Ed. Nerea. Madrid, 1991, 274 págs.

MESONERO ROMANOS, R.: *Manual de Madrid. Descripción de la Corte y de la Villa.* (Versión de 1831). En obras BAE, vol. 201. Madrid, 1967.

— *Nuevo manual histórico-topográfico y estadístico y descripción de Madrid.* (Versión de 1854). *Ibíd.*

RINGROSE, D.: *Los transportes y el estancamiento económico de España. 1750-1850.* Biblioteca Tecnos de las Ciencias Económicas. Madrid, 1972.

TORTELLA, G.: *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX.* Ed. Tecnos. Madrid, 1973.

TORRENTE, J. A.: *Salamanca, bolsista romántico.* Ed. Taurus. Madrid, 1969, 252 páginas.

WAIS, F.: *Origen de los ferrocarriles españoles (comienzo de su historia).* Madrid, 1943.

— *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1914).* Madrid, 1967, 383 págs.

## CICLO DE CONFERENCIAS: EL MADRID DE ISABEL II

### CONFERENCIAS PUBLICADAS

- Número 1. *La Reina Isabel y la Princesa Isabel*, por DON FRANCISCO AZORÍN GARCÍA.
- Número 2. *Arquitectura barroca eclesiástica de Madrid: Los valores de un legado perdido (1810-1870)*, por DOÑA VIRGINIA TOVAR MARTÍN.
- Número 3. *La arquitectura isabelina en Madrid*, por DON FERNANDO CHUECA GOITIA.
- Número 4. *El isabelino Museo del Ejército*, por DON ALFONSO DE CARLOS PEÑA.
- Número 5. *La Real Oficina de Farmacia en el reinado de Isabel II*, por DOÑA ROSA MARÍA BASANTE POL.
- Número 6. *El Alcalde Duque de Sesto*, por DON JOSÉ DEL CORRAL.
- Número 7. *El estreno de "Don Juan Tenorio"*, por DON JOSÉ MONTERO ALONSO.
- Número 8. *Revistas femeninas madrileñas*, por DOÑA MARÍA DEL CARMEN SIMÓN PALMER.
- Número 9. *Militares y paisanos en el Madrid isabelino*, por DON MANUEL ESPADAS BURGOS.
- Número 10. *Puentes madrileños de la etapa isabelina*, por DOÑA PILAR CORELLA.