



Obra realizada bajo el patrocinio del  
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID  
Dirección científica:  
INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS  
Edita:  
ESPASA-CALPE, S. A.

Consejo de Dirección editorial:

PRESIDENTE.

FEDERICO C. SAINZ DE ROBLES

Cronista de Villa.

VOCALES POR EL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

JOSÉ SIMÓN DÍAZ, Presidente  
ANTONIO APARISI MOCHOLÍ, Vicepresidente  
FRANCISCO ARQUERO SORIA, Secretario  
JOSÉ DEL CORRAL RAYA, Vicesecretario

VOCALES POR ESPASA-CALPE, S. A.

FERMÍN VARGAS LÁZARO, Director General  
FÉLIX JIMENO LEÓN, Director del Departamento de Ediciones

ÁNGEL PATÓN BUENO, Jefe del Departamento de Diagramación

ÁNGELES SOLANO, Coordinadora General de la obra

Coordinadores:

MANUEL DE TERÁN ÁLVAREZ.

Catedrático de Geografía de la Universidad Complutense.  
De las Reales Academias Española y de la Historia.

MIGUEL MOLINA CAMPUZANO.

Director de la Hemeroteca Municipal.

JOSÉ MARÍA DE AZCÁRATE RISTORI.

Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.  
De la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

PEDRO NAVASCUÉS PALACIO

Catedrático de Historia del Arte  
de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

ANTONIO BONET CORREA.

Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.

Documentación gráfica, cartografía y maqueta:  
ESPASA-CALPE, S. A.

#### Plan general de la obra

Constará esta publicación de 100 fascículos, de 24 páginas cada uno y aparición semanal que formarán una obra compuesta por:

5 tomos de 23 x 30 cm; con 416 páginas de texto e ilustración y sendas introducciones del coordinador respectivo.

1 volumen de semblanzas y retratos de 100 madrileños ilustres, formado por las portadas finales de las cubiertas de los 100 fascículos.

Con el último fascículo que complete cada uno de los 5 tomos se pondrán a la venta las tapas, especialmente diseñadas para la encuadernación de los volúmenes.

#### Administración de suscripciones

Espasa-Calpe, S. A.  
Apartado 547, Madrid

Espasa-Calpe, S. A. CASA DEL LIBRO  
Avenida de José Antonio, 29. Madrid-13

Fotocomposición:

Velázquez.  
Eraso, 36  
Madrid-28

Fotomecánica:

Ochoa.  
Ricardo Ortiz, 74  
Madrid-17

Imprime:

Talleres Gráficos de  
Espasa-Calpe, S. A.

Distribuye:

Distribimadrid, S. A.  
Carretera de Irún, km. 13,350  
Teléfono 652 23 22  
Madrid-34

Es propiedad:

© Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1978

Depósito legal: M. 7.412-1980.

ISBN 84 239 5370-X (Obra completa)

ISBN 84 239 5372-6 (Tomo II)

ISBN 84 239 5376-9 (Fascículos)

Impreso en España  
Printed in Spain

# ATOCHA

Por FRANCISCO ARQUERO SORIA

## FORMACIÓN DE LA BARRIADA DE ATOCHA

De tiempo inmemorial, el nombre de Atocha aparece en la toponimia madrileña como indicativo del camino que conducía al santuario y que, posteriormente, tuvo que ir siendo ampliado, dada la afluencia continua de fieles desde cualquier lugar de la Villa.

De la calle de Atocha, nacida como ampliación y urbanización del camino que desde la Villa conducía al convento de Atocha, y cuya denominación es muy anterior al plano de Teixeira, en el que ya aparece con idéntica orientación, nacieron otras vías de comunicación, como el paseo, glorieta, puerta y ronda de Atocha, todas atraídas como un poderoso imán que llevaba Madrid y que estiraba esta parte hasta conducirla hacia el viejo Prado de Toia, ya citado en el fuero de Madrid.

La glorieta de Atocha, hoy del Emperador Carlos V, lugar donde desemboca la calle de Atocha, es una de las plazas más amplias y animadas de Madrid, no solamente por el lugar por donde llegan a la capital los viajeros de la estación de Atocha, sino también por el enorme tráfico que hoy tiene, justificado por ser el cruce de diversas corrientes que allí concurren y que en nuestros días ha intentado paliar, en parte, la reciente construcción del paso elevado de vehículos. Todavía se sigue llamando a esta glorieta, puerta de Atocha, por la que allí existió y que estuvo primitivamente en la plazuela de Antón Martín, de arquitectura poco notable, que en 1851 fue derribada y no se sustituyó.

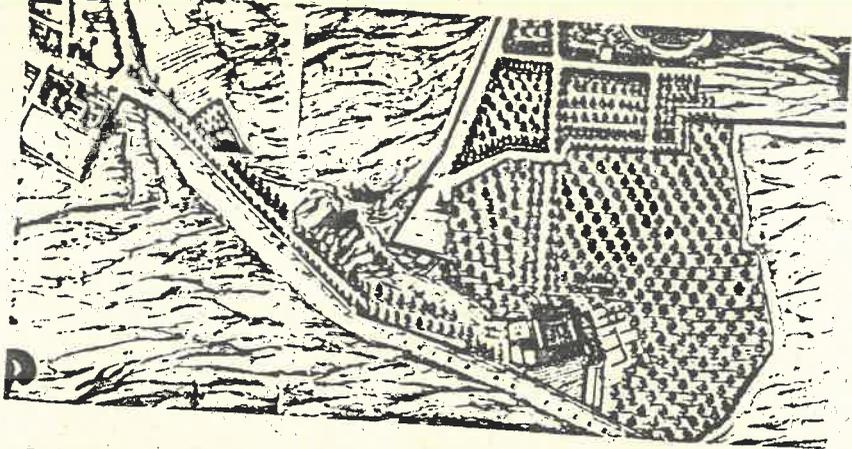
De esta glorieta se entra en el paseo de Atocha, hoy de la Infanta Isabel, que antes de tener edi-

ficación alguna, según comprobamos en todos los planos de Madrid, era el itinerario de los devotos de la Virgen de Atocha y el escenario del paso de las fastuosas comitivas reales, que acudían a la tradicional *salve* sabatina. Hacia 1840, la moda impuso que en este paseo se juntaran a deambular los elegantes de la época en coche y a caballo.

Todo lo que hoy ocupan los alrededores del santuario de Atocha formaban el huerto y el olivar del convento y no existía edificación alguna hasta que después de la francesada, rotas las tapias del Retiro, por esta parte saltó Madrid fuera de las débiles murallas que le contenían y así, a la expulsión de los religiosos en 1836, Atocha y todas sus posesiones fueron ocupadas por el Cuerpo de Inválidos, y con esto y el proyecto, pronto hecho realidad, de la estación de ferrocarril, se contuvo la expansión de Madrid por esta parte. Ya a mediados del siglo pasado, junto a la estación y a lo largo de la carretera de Valencia, se empezaron a establecer unos almacenes, y frente a la huerta de Atocha, se se levantaron los *docks*, y junto a ellos, en 1878, los cuarteles de Artillería e Intendencia.

Enfrente, en el ángulo extremo de la huerta, donde hoy empieza la calle de Gutenberg, se pensó construir un cuartel de Caballería, que, por diversos motivos, no se llevó a cabo, pero que demuestra el interés que había en que todas las armas del Ejército tuvieran sus cuarteles en esta parte de Madrid, razón por la que también se solicitaron terrenos de Atocha hacia la parte del Observatorio Astronómico para el arma de Infantería, edificándose más tarde un cuartel en el solar adquirido junto al paseo de la Reina María Cristina, recientemente derribado y en el





En el plano de Teixeira, vemos en toda su extensión el viejo olivar de Atocha, la iglesia y demás posesiones dentro del recinto. Y el camino que desde el corazón de la Villa, traía a los devotos de la Virgen de Atocha a su Santuario.

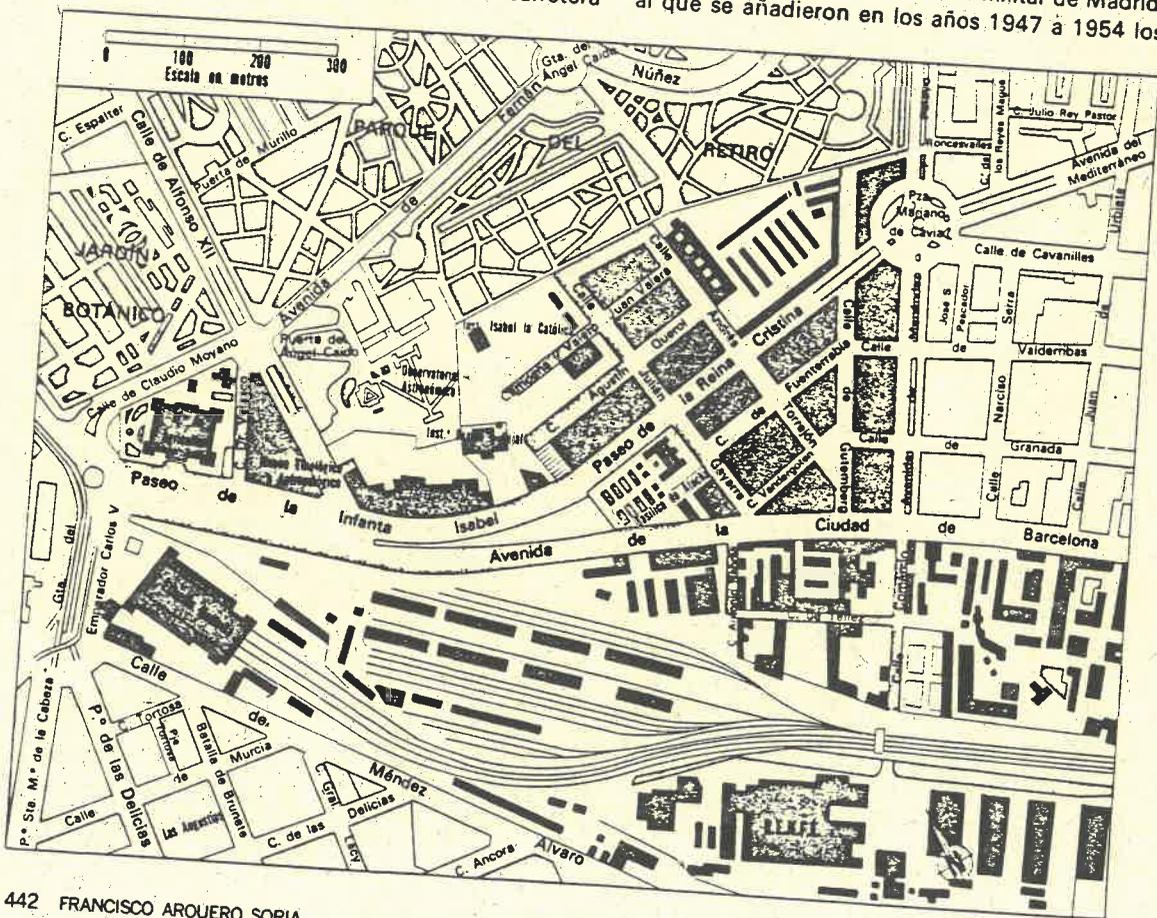
que se han levantado unas viviendas modernas por el Patronato de Casas militares.

Junto a los docks había, en 1875, una fábrica de tabaco para cuyas operarias se fundó el hospital de Atocha. En 1880, Pedro Álvarez Carballo ofreció 4.175.000 reales por todos los terrenos de Atocha, huerto y olivar. El polígono de estos terrenos estaba calculado en 217.212 metros cuadrados, descontados los que ocupaban los Inválidos militares y el espacio destinado a nuevas calles. En aquel momento todavía quedaban muchos árboles: 3.400 olivos, 32 álamos negros, árboles frutales y acacias. No se efectuó la venta por el retraso, al parecer, del Ayuntamiento en planear y deslindar las calles.

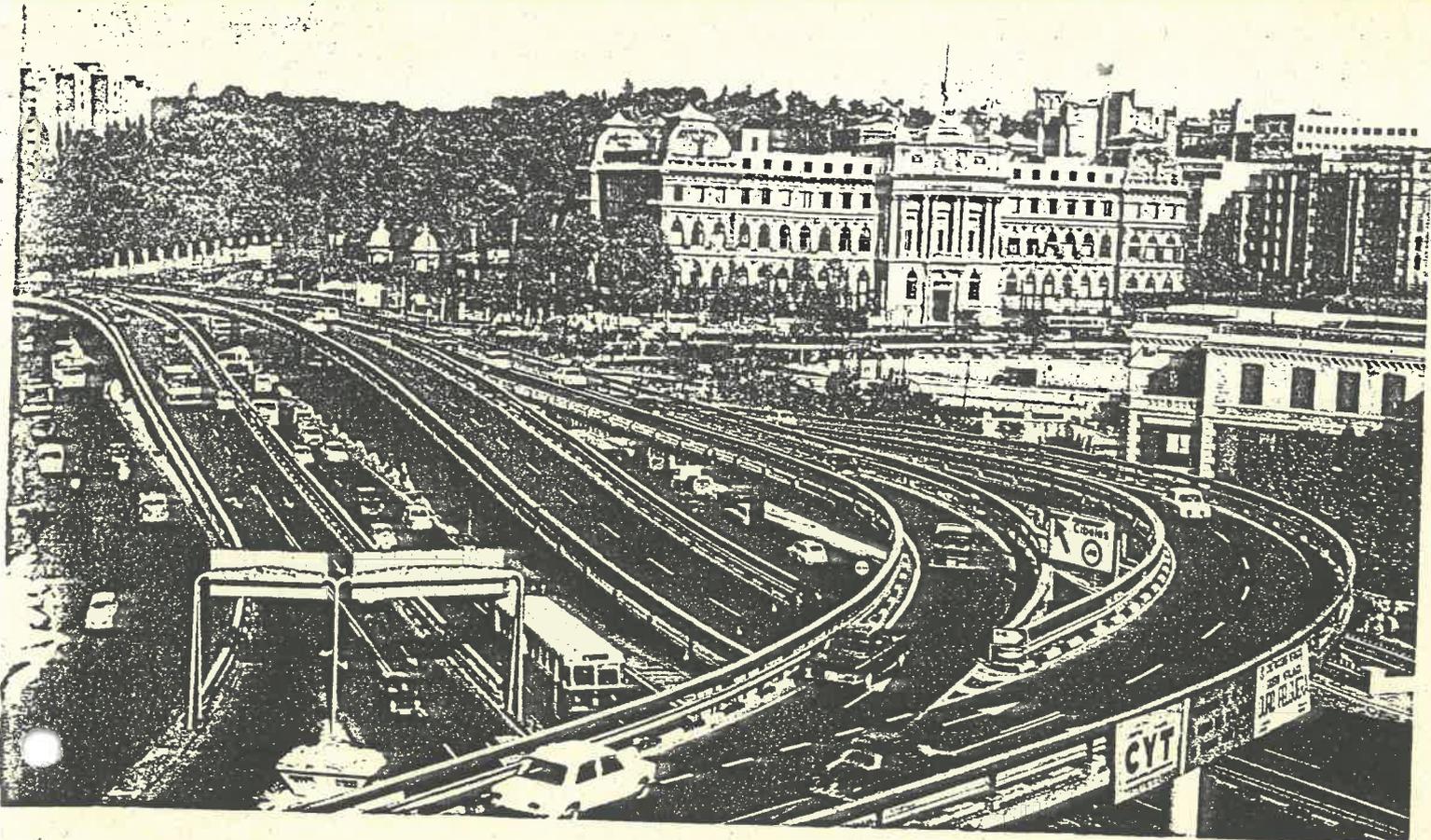
El 1 de mayo de 1884 se subastaron los terrenos de Atocha; comenzó la compra de solares y se iniciaron las primeras edificaciones en la carretera

de Valencia, posteriormente calles del Pacífico, Gutenberg, Valderribas y Menéndez Pelayo. En 1885, se levantó el cuartel de Infantería antes citado en el paseo de María Cristina y, en 1895, la Real Fábrica de Tapices, siendo éste realmente el momento en que comienza la formación de la barriada, compuesta en su totalidad de casas con alquileres relativamente reducidos, que sirvieron para dar ensanche a la población por este lugar, proporcionando habitación a las clases modestas. El barrio ha adquirido mucha vida y movimiento y ha mejorado notablemente al derribarse en nuestros días las citadas edificaciones y levantarse otras de moderna construcción.

En 1917, se levantó el edificio de la Junta de Ampliación de Estudios, hoy Instituto Nacional de Bachillerato «Isabel la Católica»; en 1919, el Colegio Femenino de las Madres Salesianas, en la calle de Gutenberg, y en 1924, como diremos, se autorizó a los dominicos para que edificasen en un ángulo de la antigua huerta de Atocha, y en el solar donde estuvo el cuartel de Inválidos, se edificó, en 1934, el Gobierno militar de Madrid, al que se añadieron en los años 1947 a 1954 los



El barrio de Atocha en la actualidad, delimitado en este estudio por la estación de la Renfe, paseo de la Infanta Isabel, paseo de la Reina Cristina, plaza de Mariano de Cavia, avenida de Menéndez Pelayo y avenida de la Ciudad de Barcelona, hasta llegar al punto de partida, la estación de Atocha o del Mediodía.



edificios adyacentes para viviendas familiares del personal militar.

Hoy en día están ya casi edificadas todas las solares del antiguo convento de Atocha, que comprendían desde la actual plaza de Mariano de Cavia, bajando por la avenida de Menéndez Pelayo, a la avenida de la Ciudad de Barcelona, y desde esta calle al paseo de la Infanta Isabel y tapias del Retiro, hacia el Observatorio.

La calle del Pacífico, actualmente denominada avenida de la Ciudad de Barcelona, ha llegado a constituir una populosa barriada e importante vía de comunicación, y lo que hasta mediados del siglo pasado era el camino de Vallecas, nombre con el que figura en el plano de Teixeira, es ahora el arranque de la antigua carretera de Valencia, hoy desviada a la avenida del Mediterráneo.

Cuando comenzó en el siglo XIX la construcción aludida de los grandes almacenes, llamados los *docks* de Madrid, empezó a poblarse la vieja carretera, construyéndose en su parte izquierda algunas casas por el mismo modelo de las primitivas del barrio de Salamanca, y se dio el nombre del Pacífico a la barriada como recuerdo y homenaje a las hazañas de la Marina española en las costas del Perú y de Chile el año 1865. Como la empresa de los *docks* no hizo fortuna, los edificios fueron adquiridos por el Estado, pasando al ministerio de la Guerra, que les dio el destino anteriormente señalado, y quedan como

recuerdo la calle del Comercio y las denominadas de Téllez, recuerdo de Tirso de Molina, y Antonio de Nebrija, fronteras a la estación de Mediodía, de tan incierto destino en nuestros días.

### GLORIETA DE ATOCHA

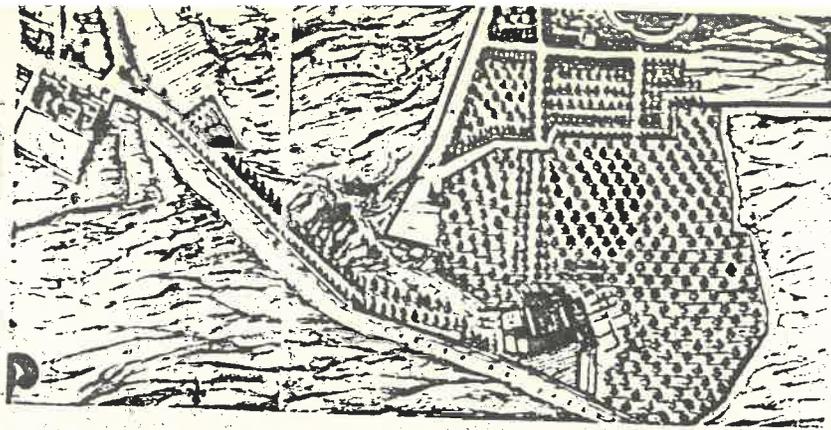
Comencemos nuestro itinerario en la glorieta de Atocha, hoy del Emperador Carlos V, cerca de donde estuvo la fuente de la Alcachofa, al final del jardín Botánico, recordando que hasta hace muy poco, en la llamada cuesta de Moyano, estuvo la estatua de *Don Claudio Moyano*, autor de las Leyes que reorganizaron nuestra enseñanza oficial, y que se inauguró en 1889, obra de Agustín Querol, en la que sobre alto y rico pedestal se eleva la estatua de bronce.

Señalemos de pasada que la antigua glorieta de Atocha es, en verano, uno de los lugares más frescos de Madrid, justificado quizá por la humedad de la proximidad de los bosques del Botánico y del Retiro y la existencia de las corrientes subterráneas de las aguas procedentes del antiguo arroyo del Prado.

Al antiguo abrevadero con su taza superior para los pájaros ha sustituido actualmente una de las más bellas y modernas fuentes de Madrid.

En el antiguo paseo de Atocha, hoy bifurcado en la avenida de la Ciudad de Barcelona, encontramos las edificaciones que se mencionan.

Vista en conjunto del paso elevado de la glorieta del Emperador Carlos V (de Carlos I, como con mucha razón señala Sainz de Robles; tan criticada por unos y otros, pero indudablemente eficaz para paliar el problema del complicado tráfico en este punto neurálgico. A la derecha, las edificaciones de la estación de ferrocarril y, al fondo, la fachada principal del antiguo Ministerio de Fomento, hoy de Agricultura, y la frondosa estampa del arbolado del Jardín Botánico y parque del Retiro.



En el plano de Teixeira, vemos en toda su extensión el viejo olivar de Atocha, la iglesia y demás posesiones dentro del recinto. Y el camino que desde el corazón de la Villa, traía a los devotos de la Virgen de Atocha a su Santuario.

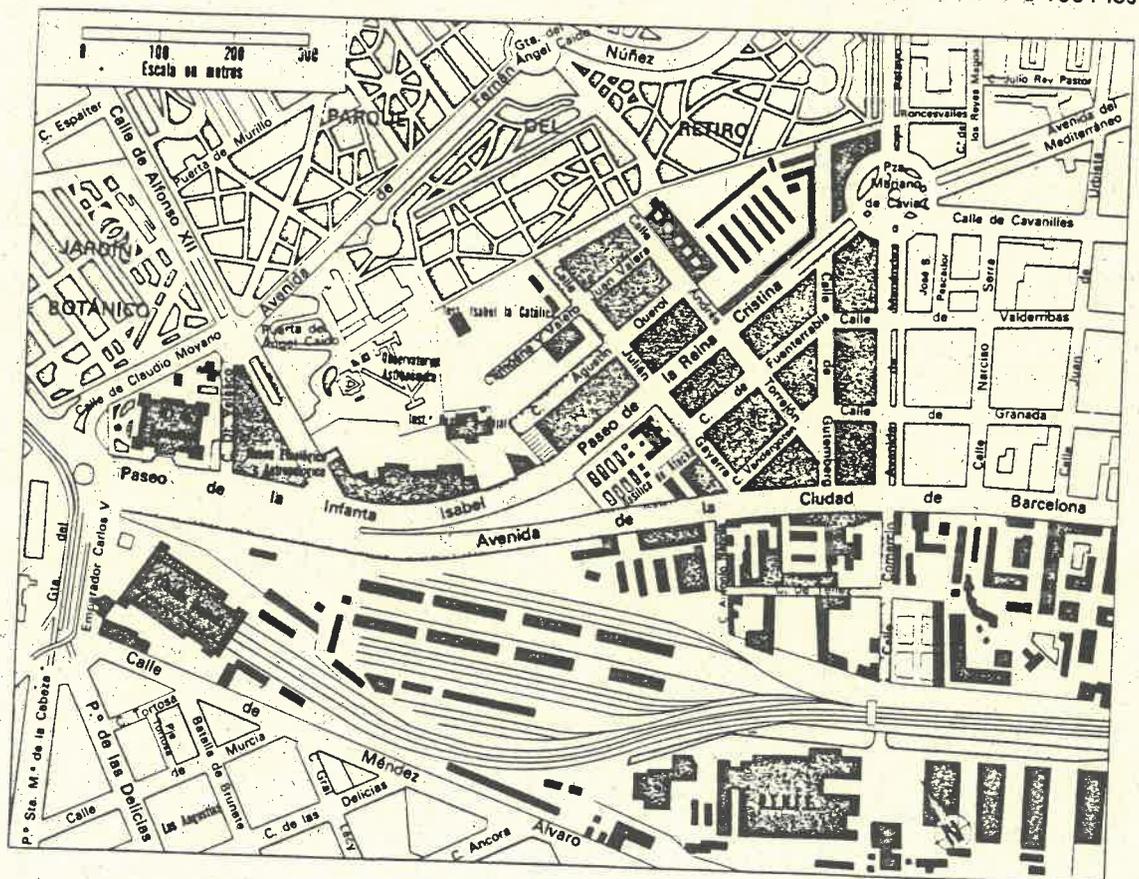
que se han levantado unas viviendas modernas por el Patronato de Casas militares.

Junto a los docks había, en 1875, una fábrica de tabaco para cuyas operarias se fundó el hospital de Atocha. En 1880, Pedro Álvarez Carballo ofreció 4.175.000 reales por todos los terrenos de Atocha, huerto y olivar. El polígono de estos terrenos estaba calculado en 217.212 metros cuadrados, descontados los que ocupaban los Inválidos militares y el espacio destinado a nuevas calles. En aquel momento todavía quedaban muchos árboles: 3.400 olivos, 32 álamos negros, árboles frutales y acacias. No se efectuó la venta por el retraso, al parecer, del Ayuntamiento en planear y deslindar las calles.

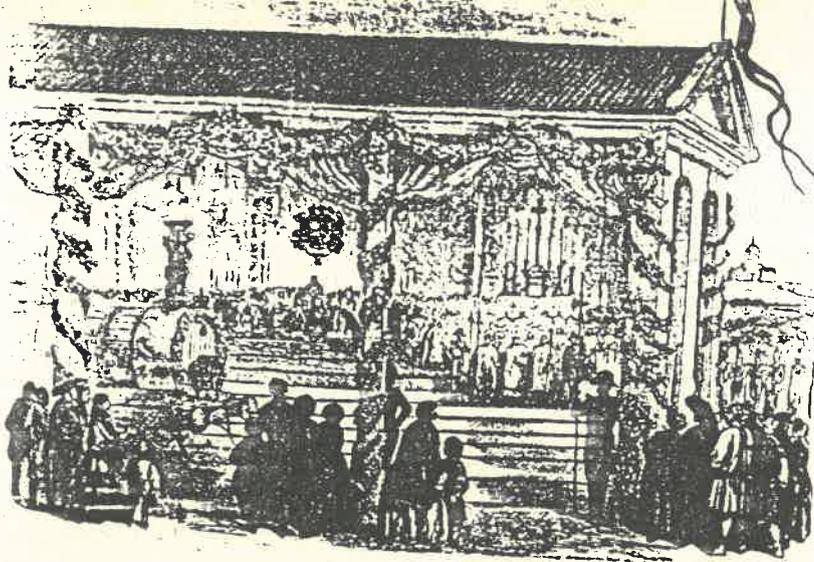
El 1 de mayo de 1884 se subastaron los terrenos de Atocha; comenzó la compra de solares y se iniciaron las primera edificaciones en la carretera

de Valencia, posteriormente calles del Pacífico, Gutenberg, Valderribas y Menéndez Pelayo. En 1885, se levantó el cuartel de Infantería antes citado en el paseo de María Cristina y, en 1895, la Real Fábrica de Tapices, siendo éste realmente el momento en que comienza la formación de la barriada, compuesta en su totalidad de casas con alquileres relativamente reducidos, que sirvieron para dar ensanche a la población por este lugar, proporcionando habitación a las clases modestas. El barrio ha adquirido mucha vida y movimiento y ha mejorado notablemente al derribarse en nuestros días las citadas edificaciones y levantarse otras de moderna construcción.

En 1917, se levantó el edificio de la Junta de Ampliación de Estudios, hoy Instituto Nacional de Bachillerato «Isabel la Católica»; en 1919, el Colegio Femenino de las Madres Salesianas, en la calle de Gutenberg, y en 1924, como diremos, se autorizó a los dominicos para que edificasen en un ángulo de la antigua huerta de Atocha, y en el solar donde estuvo el cuartel de Inválidos, se edificó, en 1934, el Gobierno militar de Madrid, al que se añadieron en los años 1947 a 1954 los



El barrio de Atocha en la actualidad, delimitado en este estudio por la estación de Renfe, paseo de la Infanta Isabel, paseo de la Reina Cristina, plaza de Mariano de Cavia, avenida de Menéndez Pelayo y avenida de la Ciudad de Barcelona, hasta llegar al punto de partida, la estación de Atocha o del Mediodía.



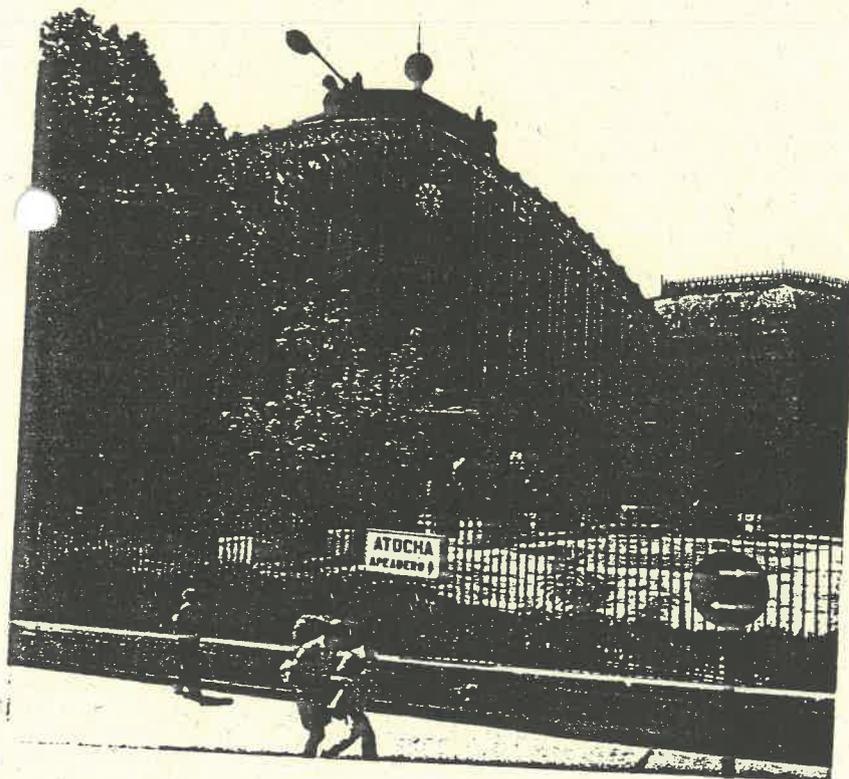
Delicioso grabado que nos recuerda el acto de la inauguración y bendición del ferrocarril de Atocha, primero que funcionó en Madrid, con su corto trayecto hasta Aranjuez. Al fondo, a la derecha, el cerrillo de San Blas, coronado por el Observatorio Astronómico. Desde el cerrillo los madrileños contemplaban alborozados las salidas y llegadas del llamado "tren de la fresa".

## ESTACION DE ATOCHA O DEL MEDIODÍA

La tan conocida de propios y extraños estación de Atocha fue la primera estación ferroviaria o «embarcadero» —que así se la llamó por ser el nombre dado a los ferrocarriles extranjeros— que tuvo Madrid, ubicándose en el lugar donde estuvo la puerta de Atocha, dando frente al hospital General, y en su nacimiento fue cabeza de la línea Madrid-Aranjuez, que llegó a funcionar cinco veces al día y fue rápidamente conocido como «el tren de la fresa», por la que traía a diario a la capital y que el público alborozado presenciaba la salida desde el cercano cerrillo de San Blas.

Se inauguró el 9 de febrero de 1851 por la reina Isabel II y se debe al esfuerzo y tesón que puso

Vista exterior de la estación de Atocha en la actualidad, obra de Alberto Palacio, una de las construcciones en hierro más bellas de la época. En lo alto, el globo terrestre policromado. ¿Cuál será por fin el destino que se dará al actual espacio de la estación?



en esta obra el marqués de Salamanca. El ferrocarril se prolongó más tarde a Alicante y después a todos los puntos de la costa mediterránea y del Sur que hoy alcanza.

Los 49 kilómetros de su trazado fueron al principio de vía sencilla, aunque se hizo la obra para establecer posteriormente vía doble; se emplearon carriles apoyados sobre traviesas de madera. Los puentes eran de madera o de fábrica y la línea atravesaba los ríos Manzanares, Jarama y Tajo; sobre este último radicaba el puente principal.

Se pretendieron colocar los raíles hasta dentro de la posesión real para llevar a la reina al pie mismo de la escalera, y como hubiera sido necesario rozar la puerta principal para dejar paso a la chimenea de la locomotora, el tren entró en el Real Sitio por la puerta de las Damas, tendiéndose los carriles por los jardines de palacio hasta la escalera principal, rodando en los últimos 100 metros sobre raíles de plata, como muestra de suprema galantería a la reina.

Tenía la reina Isabel veintidós años cuando se inauguró desde esta estación el ferrocarril Madrid-Aranjuez y salió del cobertizo de Atocha el primer tren, con tres vagones semejantes a las jardineras de los tranvías de finales de siglo. Por los periódicos de la época tenemos detallada noticia de los actos de la solemne inauguración, describiéndonos la puerta de Atocha llena de gentes de todos los lugares, que ansiosos habían acudido a presenciar la inauguración. Dentro de la estación se hizo por el arzobispo de Toledo la bendición correspondiente en presencia de la familia real, el Gobierno, presidido por Bravo Murillo; el marqués de Salamanca y demás invitados. A las doce en punto, las salvas de ordenanza y el sonar de la *Marcha Real* subrayaron la llegada de la reina; el séquito se puso seguidamente en marcha y la distancia hasta el Real Sitio se cubrió en hora y cuarto, no cesando durante todo el trayecto el entusiasmo y aclamaciones naturales. A la llegada, los coros del teatro Real entonaron diversos cánticos y la reina descendió en las gradas del palacio de Aranjuez.

Un escritor de la época califica al *buffet* que se sirvió en la estación de Atocha, como algo parecido a las bodas de Camacho; otro señala que mandaba los alabarderos el viejo duque de Bailén, cargado de años y entorchados, y finalmente otro cronista dice que «al lado del convento de Atocha apareció un monstruo, que vomitaba humo, sembraba fuego, bramaba cien veces más fuerte que el león del Retiro y hacía llegar un silbido a medio Madrid».

Este ferrocarril tenía cuatro clases o categorías, y en la cuarta los viajeros iban de pie y se les permitía llevar un bulto sobre la cabeza, siempre que la dimensión u olor no incomodase a los demás. Los precios oscilaban así: 1.ª clase, 20 reales; 4.ª clase, 4 reales, y entre las curiosas instrucciones que se daban a los viajeros figuraba ésta, que suponemos no tranquilizaría mucho a los temerosos del ferrocarril: «Si por desgracia, en un momento de apuro y temor, alguno se tirase de un carruaje en movimiento, al menos debe procurar lanzarse con todas sus fuerzas hacia el punto de donde viene el carruaje para no caer debajo de aquél al llegar al suelo.» Seguían una curiosa serie de ilustraciones sobre comportamiento en las estaciones, en las salas de espera y la obligación del empleado de repetir en todas las paradas el nombre de la estación.

La primitiva estación fue destruida por un incendio y la magnífica que se edificó en su lugar, que es la que todos conocemos, se inauguró en 1892 con un gran banquete, que celebró el arma de Infantería para conmemorar la designación como su patrona de la Inmaculada Concepción.

El arquitecto de esta nueva estación fue Alberto de Palacio, y ésta es una de las obras en hierro más bellas de las que se realizaron en la época, ideando una fachada de gran amplitud que mira hacia la plaza, con dos pabellones de dos pisos, en ladrillo, unidos entre sí por una crujía, que componen la fachada, asomando por encima de ésta la enorme carena de hierro y cristal y llevando como remate en la parte más alta un globo terrestre policromado, al cual flanquean dos grandes grifos, también de hierro. Sobre las cubiertas en forma de casco de nave, de los pabellones laterales, se puede leer en la elegante crestería de hierro que la remata, la inscripción «Madrid-Zaragoza-Alicante», en donde se alude a las tres primeras líneas que funcionaron desde aquella estación. La gran cubierta, cuya delicada estructura nos demuestra que el arquitecto no era insensible a la belleza de la proporción en sus detalles ornamentales y otros aspectos simplemente específicos de la arquitectura, se desarrolla en perpendicular tras la fachada, albergando varias vías y dos amplios andenes.

No podemos detenernos en los recuerdos históricos que guarda la estación de Atocha, escenario de la salida y regreso de nuestras tropas a la guerra de África, la campaña de Melilla, la guerra de Cuba, etc., entre otros.

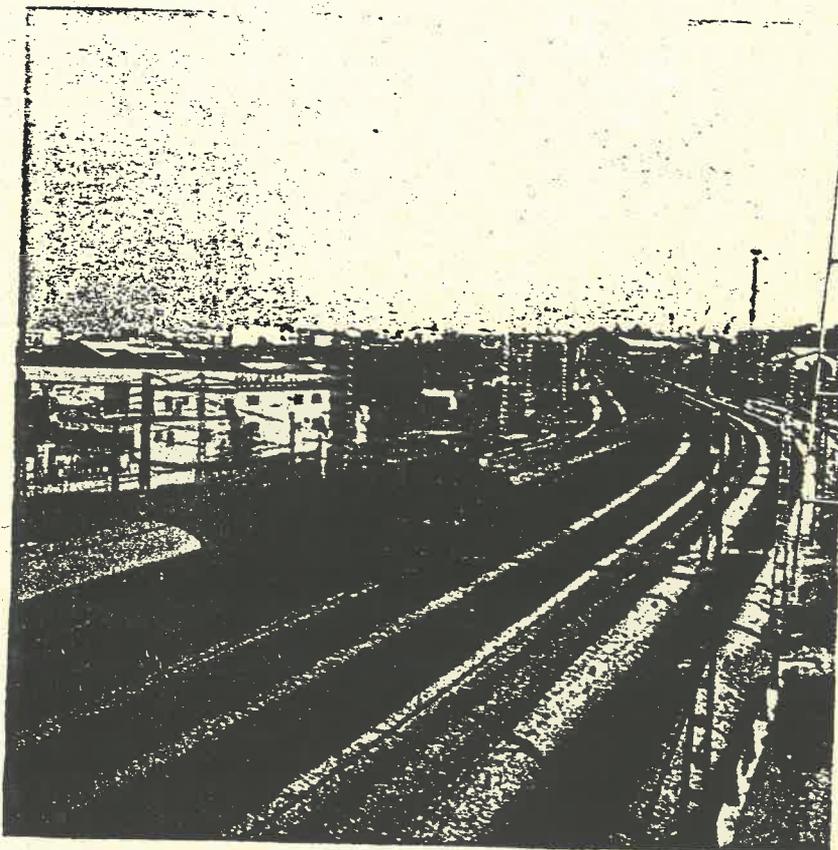


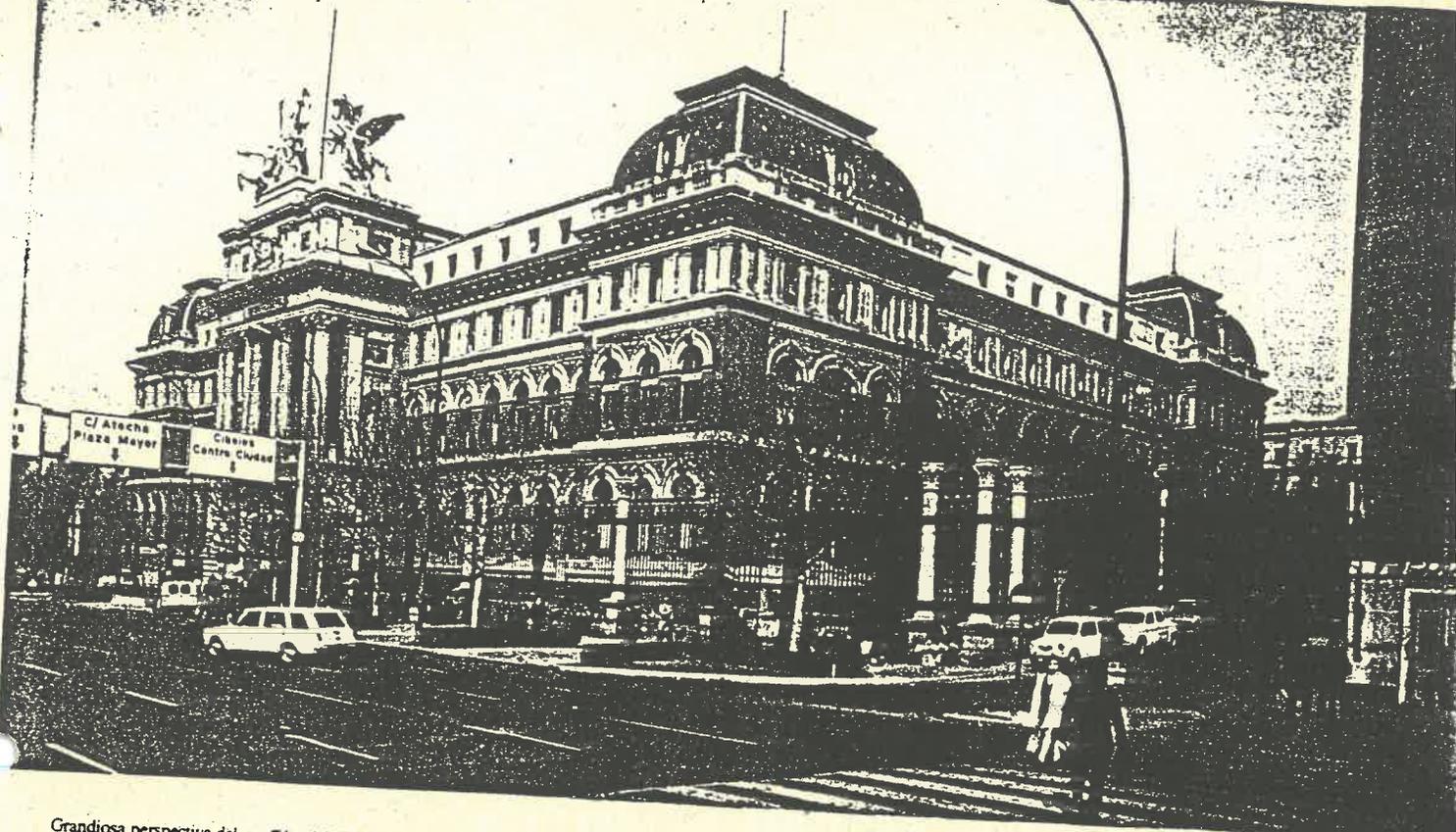
La vieja estación de Atocha o del Mediodía, cuyo nombre sugiere luminosidad, playas soleadas, etc., es hoy en día una estación ruidosa, grande, destaralada, alta de techos, como las casas antiguas, llena de pitidos y de humo de trenes. Se habla de su inmediata desaparición para convertirse aquel lugar en un gran jardín o pulmón de esta parte de Madrid, pero que siempre recordaremos todos con nostalgia por ser lugar donde Madrid con aire, a veces limpio, las más contaminado, recibe con los brazos abiertos a los que a él llegan.

A lo largo de esta misma acera de la avenida de la Ciudad de Barcelona se extienden una serie de edificios que ocupan las dependencias de la Renfe.

Bajo la amplia cristalería de su marquesina, este grabado es la representación fiel de una escena, que se repitió en muchas ocasiones en la estación de Atocha: el embarque de las tropas que marchaban a luchar en la guerra de África. Allí las escenas de las despedidas que fácilmente podemos imaginar.

Aspecto que ofrecen los accesos a la estación.





### EL ANTIGUO MINISTERIO DE FOMENTO

Grandiosa perspectiva del actual Ministerio de Agricultura, obra del arquitecto Ricardo Velázquez, rodeado de su gran verja y testigo del tráfico continuo que afluye en aquel lugar de nuestra capital.

Frente a la estación de Atocha se encuentra el edificio construido el pasado siglo para ministerio de Fomento, de larga y compleja historia, tras diversos proyectos de Belmas con destino a Escuela Central de Artes y Oficios; de Eduardo Saavedra, para Facultad de Ciencias, y de Ricardo Velázquez, que después de varias vicisitudes recibió al fin el encargo del ministro de Fomento don Arcediano Linares Rivas, que dio destino definitivo al edificio como sede de su ministerio, que el Gobierno aprobó en 1893.

El edificio tiene planta cuadrangular, con cuatro cuerpos ligeramente salientes en los ángulos.

Se inauguró en 1897 y es un bello edificio, cuyas líneas clásicas se abarrocan sin estridencias. Está levantado en el lugar que ocupó un pinar anejo al jardín Botánico, respondiendo su arquitectura al estilo generalizado en la mitad del siglo pasado, en el que también se construyó la Biblioteca nacional. En la fachada, dos cariátides —la Industria y el Comercio— sostienen el basamento de ocho grandes columnas sobre las que se asienta el frontón con el escudo nacional, flanqueado por dos leones y rematado por un grupo escultórico, obra de Agustín Querol, en el que aparece la Gloria, ofreciendo palmas y laureles al Arte y a la Ciencia. A los lados, sendos grupos en bronce con Pegasos guiados por los genios del Arte y de la Industria, contruidos en mármol de Carrara y que en 1974 hubo que ser desmontados por presentar riesgos de desmoronamiento y sustituidos por otros, en bronce, en fundición supervisada por el escultor Juan de Ávalos y colocados donde se encuentran en marzo de 1975.

En el interior son notables la gran escalinata y la cúpula decorada con alegorías pintadas por Domínguez y Ferrant. Una artística verja cierra el breve jardín que rodea el edificio.

Como dijimos, en 1897 se instaló allí el antiguo ministerio de Fomento, que anteriormente tuvo sus dependencias en el antiguo convento de la Trinidad de la calle de Atocha. Posteriormente han compartido este edificio los ministerios de Obras Públicas y de Agricultura y en la actualidad permanece este último, habiéndose realizado diversas obras de adaptación en el interior.



Detalle de la portada principal del edificio con sus cariátides —la Industria y el Comercio— sosteniendo el basamento de ocho grandes columnas, donde se asienta el frontón, que remata el grupo escultórico de Agustín Querol, donde la Gloria ofrece palmas y laureles al Arte y a la Ciencia. A los lados, los "Pegasos" recientemente sustituidos por otros de bronce.



## MUSEO ANTROPOLÓGICO

Continuando por esta misma acera, cruzada la calle del Doctor Velasco y en la esquina con la calle de Alfonso XII, se encuentra el hoy denominado Museo Nacional de Etnología, que es la obra de mayor empeño del arquitecto marqués de Cubas, que se inauguró el 29 de abril de 1875, de tendencia clasicista, con amplia sala rectangular que mide 6.000 pies cuadrados, con una cubierta de hierro y cristal de cuatro paños. Su fachada se abre en uno de los menores y está compuesta por un pórtico tetrástilo de orden jónico, con su frontón correspondiente, todo dentro de un estilo neogriego con mezcla de elementos romanos, tales como el podio y escalera. Flanqueando ésta, estuvieron dos estatuas sedentes: la de *Miguel Servet*, obra del escultor Elías Martín, a la izquierda, y a la derecha el *Divino Vallés*, de Ramón Subirat. En el friso figuró la inscripción *Nosce te ipsum*, sentencia que había en el pórtico del templo de Delfos. En el interior, una galería de hierro facilita el acceso a los cuerpos altos de las vitrinas.

Su fundador fue el doctor Velasco, gran figura de la ciencia española en el siglo pasado, médico y cirujano de gran fama que allí estuvo enterrado por su expresa disposición.

Contiene valiosas colecciones de fondos etnográficos de culturas primitivas, armas indígenas, cráneos y momias en su sección de Antropología; cabezas reducidas por los jíbaros, etc., y a la entrada conocimos un vaciado en escayola de un real gigante extremeño, que se llamó Agustín Luego Capilla, que medía 2,20 metros y que por

su curioso pacto legó su cuerpo al doctor Velasco, del que también se cuenta otra anécdota aún más impresionante referida a la muerte de su hija única, a la que adoraba, y que para impedir la corrupción de su cuerpo la embalsamó prodigiosamente y la conservó durante muchos años, permaneciendo a su lado y aún se ha llegado a decir que la paseaba en coche, la sentaba a la mesa y la vestía según la moda, ya que sus miembros estaban flexibles y en su rostro sonriente parecía alentar un soplo de vida.

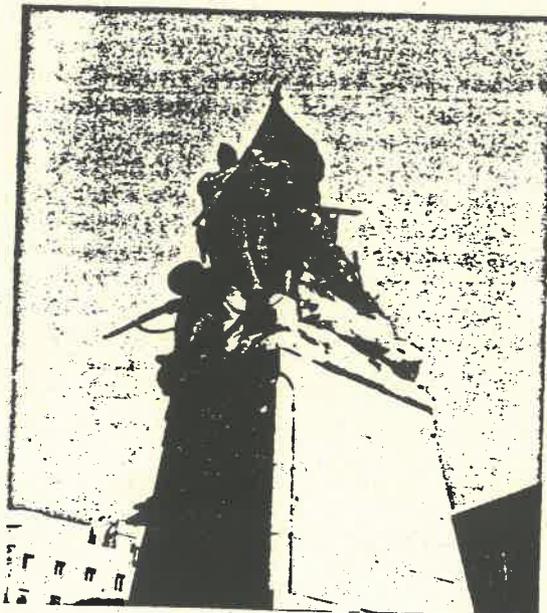
En la actualidad este museo depende del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Fachada del Museo Nacional de Etnología, obra del marqués de Cubas, en la esquina del paseo de la Infanta Isabel con la calle de Alfonso XII. Han desaparecido las estatuas sedentes de Miguel Servet y del Divino Vallés, situadas en la entrada, así como la inscripción "Nosce te ipsum", sustituida por el nombre del establecimiento.

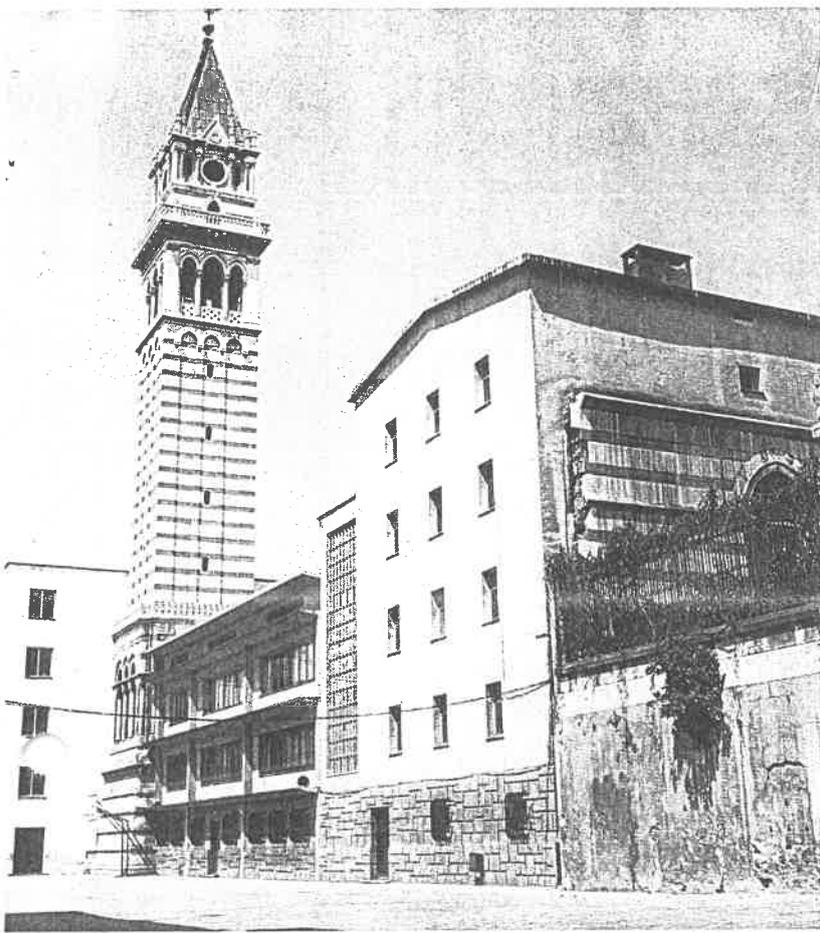
## UN POCO MÁS DE HISTORIA

Casi pared por medio con este edificio, ya en la calle de Alfonso XII, está el último domicilio que tuvo en Madrid el insigne don Santiago Ramón y Cajal y en el cual murió.

Continuando por el paseo de Atocha, lugar de ferias y romerías muy celebradas, en los jardines que se encuentran en este lugar, frente a la desembocadura de la calle de Alfonso XII, estuvo al principio en medio del paseo de Atocha, el monumento a los *héroes del Caney* y del *general Vara del Rey*; pero como su emplazamiento no era el más adecuado, pues constituía un obstáculo para la circulación cada vez mayor en aquel lugar, fue desmontado y alzado de nuevo en los jardines próximos al convento de



Estatua del general Vara del Rey y héroes del Caney, obra del escultor González Pola, situada en los jardines del paseo, junto a la entrada del colegio de la Virgen de Atocha.



El esbelto campanil de la basílica de Atocha destaca su airoso trazado, entre las nuevas edificaciones levantadas. Su recordado reloj de cuatro esferas, que marcaba las horas de los habitantes del barrio, desapareció en 1936 y los huecos que han dejado las esferas, son como cuencas de ojos vaciados, que miran, pero no ven.

Atocha. El monumento, obra de González Pola, se inauguró el 11 de junio de 1915. Forma un grupo en bronce en el que destaca la figura del laureado general Vara del Rey, que con 520 valientes y dos piezas de montaña defendió el poblado antillano de Caney en 1898, necesitando el enemigo para tomarlo nueve horas de asedio y 800 bajas, por lo que le rindieron los honores militares debidos a su jerarquía y valor al cadáver de este bravo militar.

El grupo escultórico, movido y expresivo, se alza sobre recio basamento de granito, en cuyo frente figura la dedicatoria al heroico general y sus valerosos soldados.

A la altura de este monumento, el paseo de Atocha, actual de la Infanta Isabel, se denomina de la Reina María Cristina y en el cual se levantan diversos edificios militares en su acera izquierda. En el lugar que hoy ocupa un suntuoso hotel, estuvo el hotelito, convertido en sanatorio, donde falleció en la madrugada del miércoles 14 de julio de 1920 el escritor don Mariano de Cavia, cuyo nombre lleva la plaza donde finaliza este paseo y donde hasta hace poco estuvo situada la estatua del *General Cassola*, autor de la Ley Constitutiva del Ejército, y en su lugar se ha colocado una graciosa fuente sobre el paseo subterráneo que une el paseo de la Reina María Cristina con la calle de Cavanilles, en busca de la avenida del Mediterráneo.

Colegio del Sagrado Corazón. de las madres salesianas, en las calles de Gutenberg, Valderribas y Menéndez Pelayo, que ha sustituido al modesto edificio anterior.

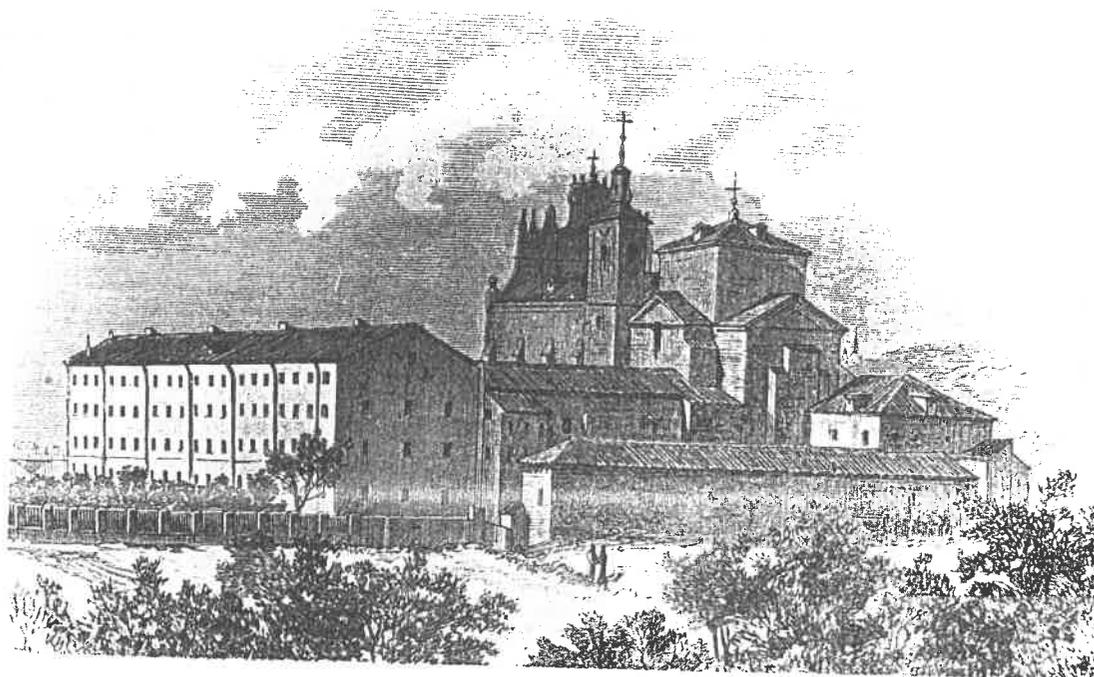
La acera derecha la ocupan el colegio de la Virgen de Atocha, el panteón de Hombres Ilustres y tras cruzar la calle de Julián Gayarre, diversas edificaciones relativamente modernas.

Al abrirse este paseo a través del olivar de Atocha y ser desmontado el terreno, quedó cortada la corriente del agua medicinal de Santa Polonia, que iba a la fuente del mismo nombre que estaba en el patio del convento de Atocha y que recibió el nombre de la abogada contra el dolor de muelas.

El último trozo de la avenida de Menéndez Pelayo, desde la plaza de Mariano de Cavia hasta la calle del Pacífico, actual avenida de la Ciudad de Barcelona, nos muestra en su acera derecha la moderna edificación del colegio del Sagrado Corazón de las Madres salesianas, que ha venido a sustituir la modesta edificación anterior, en cuyas dependencias funcionó de modo provisional en estos últimos años la parroquia de Nuestra Señora de la Paz hasta su traslado al edificio construido en la calle de Valderribas.

En la esquina con la calle de Granada estuvo el primitivo emplazamiento de la Institución Jiménez Díaz, antecedente de la actual y magnífica en todos los órdenes clínica de Nuestra Señora de la Concepción, y terminada esta avenida recordemos que casi frente a la iglesia de Atocha estuvo la Fábrica de Harinas «La Campanilla», nombre que nos recuerda el «portillo de la Campanilla» del convento.





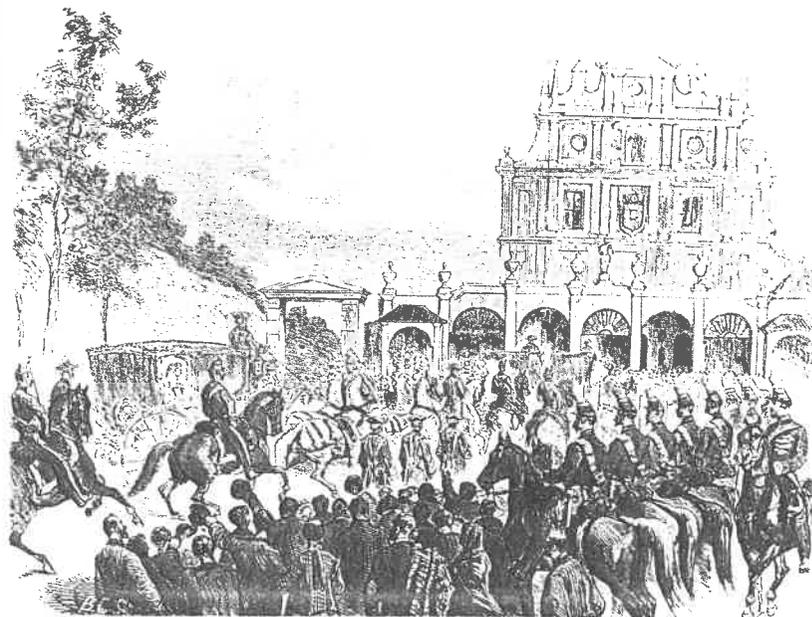
Grabado del antiguo santuario de Atocha en 1890, punto final del peregrinar de los madrileños en todas las épocas, atraídos por este centro de señalada devoción mariana y donde desde el rey al más humilde ciudadano acudían a postrarse a los pies de esta venerada imagen, cuya devoción y milagros relatan Alfonso X el Sabio, Lope de Vega, Rojas Zorrilla, Hartzenbusch y tantos otros escritores de nuestro parnaso.

## EL SANTUARIO DE LA VIRGEN DE ATOCHA

Que la Virgen sea considerada Madre de la raza Hispánica, tanto de la Península como de las tierras por donde fueron pasando las gentes de España, es una constante histórica de fácil demostración, pues basta con asomarnos a nuestra historia y a nuestra literatura para comprobar la devoción y el culto a la Virgen, en sus más variadas advocaciones, constituye una de las coordenadas de las devociones del pueblo español.

Por ello Madrid no podía ser menos, dentro del concierto nacional de veneración a las imágenes de la Virgen, y tiene tan arraigada esta tradición mariana y tan de antiguo cultivada, que éste pueda haber sido el motivo por el que muchos historiadores coinciden en señalar los primeros años de la Era cristiana como fecha probable en que llegó a Madrid alguna imagen de la Virgen. Alguien ha señalado a Sevilla como prototipo de filial devoción a María, argumentando que hay allí bajo diferentes advocaciones 60 imágenes de la Virgen, y nosotros podemos presentar a Madrid, con datos inequívocos de fervorosa devoción mariana, a 140 imágenes, muchas de las cuales siguen recibiendo culto en nuestros días, al tiempo que de otras sólo nos queda su recuerdo en la historia o en la literatura.

Una de estas imágenes es la de la Virgen de Atocha, cuya devoción está tan unida con el pueblo de Madrid que, por razones de índole patriótica, debieron conocerla no solamente los madrileños, si no todos los españoles. Hace quinientos años Madrid era una villa pequeña y extramuros de la misma estaba la ermita de la Virgen de Atocha, que quedaba por tanto muy lejos. Y cuando Madrid comenzó a extenderse por primera vez hacia el norte, por la puerta de Santo Domingo, y bastante hacia el este, como atraído instintivamente por el tradicional y antiquísimo santuario de la Virgen de Atocha, a la que se desplaza una fuerte corriente de peregrinos, algunos tan famosos como el propio San Isidro, que se dice la visitaba a diario, como haría siglos más tarde Lope de Vega, que motivaron que se hicieran modificaciones y mejoras en las comunicaciones con el santuario, derribándose edificios y sembrándose de ermitas el largo recorrido hasta llegar al santuario, cuya primitiva ermita debió estar situada en la vega madrileña, cerca del río Manzanares, en el lugar denominado Santiago el Verde, de donde fue trasladada al lugar que desde entonces ocupa, acto en el que debió tener una directa intervención el noble caballero Gracián Ramírez, tan ligado a la historia de Atocha, Virgen de la que la primera referencia histórica data del siglo VII, en una carta que se conservaba en la catedral de Toledo y en la cual San Ilde-



Salve en Atocha. Entre la carrera cubierta por las tropas y el pueblo madrileño mezclado con las mismas, el brillante cortejo real llega desde palacio al santuario de la Virgen de Atocha, un sábado cualquiera del año como expresión de su cariño a esta imagen.

fonso hace alusión a nuestra imagen, de la que poco más sabemos con certeza hasta llegar al siglo XI, en el que nuevamente encontramos en las crónicas noticias de Atocha que nos hablan de una capillita muy reducida, de 15 pies de largo y 12 de ancho, porque como dice el historiador del santuario padre Cepeda, «no permitían más grandiosidades los moros que vivían en sus cercanías». Cuando a finales de ese siglo entró en Madrid Alfonso VI, la importancia de Atocha aumentó y sus fincas y riquezas crecieron en modo tal, que pudieron atender al sustento de varios capellanes encargados del culto y la mención del prado de Tocha (Atocha) que se hace en el fuero de Madrid, lo confirma.

En el siglo XII pertenecía Madrid al arzobispado de Toledo en lo eclesiástico y la ermita de Atocha, por tanto, dependía de dicho arzobispado y en el año 1150, don Juan, arzobispo de Toledo, nombró canónigos para atender el culto de la iglesia de Santa Leocadia, patrona de la ciudad, y

anexionó varias propiedades a esta iglesia, entre las cuales se nombra «la Iglesia de Santa María de Atocha, cerca de Madrid, con todas sus posesiones», viniendo estos canónigos a vivir a Madrid para atender el culto cada vez más creciente, por lo que fue incapaz para contenerlo la vieja ermita y obligó a construir un templo mayor y por reverencia se conservó sin tocar la ermita, que todavía en tiempos de Felipe II aparecía en estado ruinoso, conservando entre sus paredes cadenas, navíos, muletas, etc., como recuerdo de favores recibidos de esta prodigiosa imagen.

En el siglo XVI, la ermita se convirtió en una gran iglesia y las casitas de los canónigos de Santa Leocadia de Toledo, en un gran convento de dominicos, por obra de fray Juan Hurtado de Mendoza, confesor de Carlos V, de quien obtuvo la concesión de esta iglesia para los frailes dominicos, concesión que confirmó el papa Adriano VI, y así, el 11 de julio de 1523 se hizo la solemne entrega de las llaves de la iglesia a la orden de Predicadores, bajo cuyo amoroso cuidado ha permanecido desde entonces la Virgen de Atocha, salvo un pequeño período de nuestra historia contemporánea.

Todos los reyes de la Casa de Austria se esforzaron en mejorar y ampliar las instalaciones de la iglesia y convento iniciadas por Felipe II y continuadas por su hijo Felipe III, que mandó colocar retablos y decoraciones, puso bajo su Patronato real la iglesia y convento de Atocha por cédula dada en Valladolid el 10 de noviembre de 1602, y Carlos II ordenó instalar las pinturas realizadas por Lucas Jordán.

Nueva e importante restauración del templo de Atocha se hace en el reinado de Felipe IV que afectó al piso, rejas, retablo, trono de la Virgen, sacristía, escalera, etc., por lo que podemos afirmar que más que restaurarlo, el templo fue hecho de nuevo, por lo que al terminar las obras se hicieron unas solemnes fiestas que duraron ocho días.

Durante el reinado de la Casa de Borbón continuaron las ofrendas y donativos para enriquecer las instalaciones hasta llegar a la que podríamos llamar «la noche triste» del santuario, ya que en la del 5 de diciembre de 1808, las tropas francesas se apoderaron del convento, que convirtieron en cuartel, expulsaron a los religiosos y cometieron profanaciones, robos, destrucción de la biblioteca, etc. De nuevo los religiosos, que habían estado refugiados en el convento de Santo Tomás, de la calle de Atocha, volvieron al santuario, donde estuvieron hasta la exclaustración en 1834, fecha en que la iglesia de Atocha



Detalle de la puerta de entrada a la actual iglesia — basílica y parroquia — de Nuestra Señora de Atocha, reedificada después de nuestra guerra civil, en la clásica arquitectura madrileña del ladrillo encuadrado en la piedra.

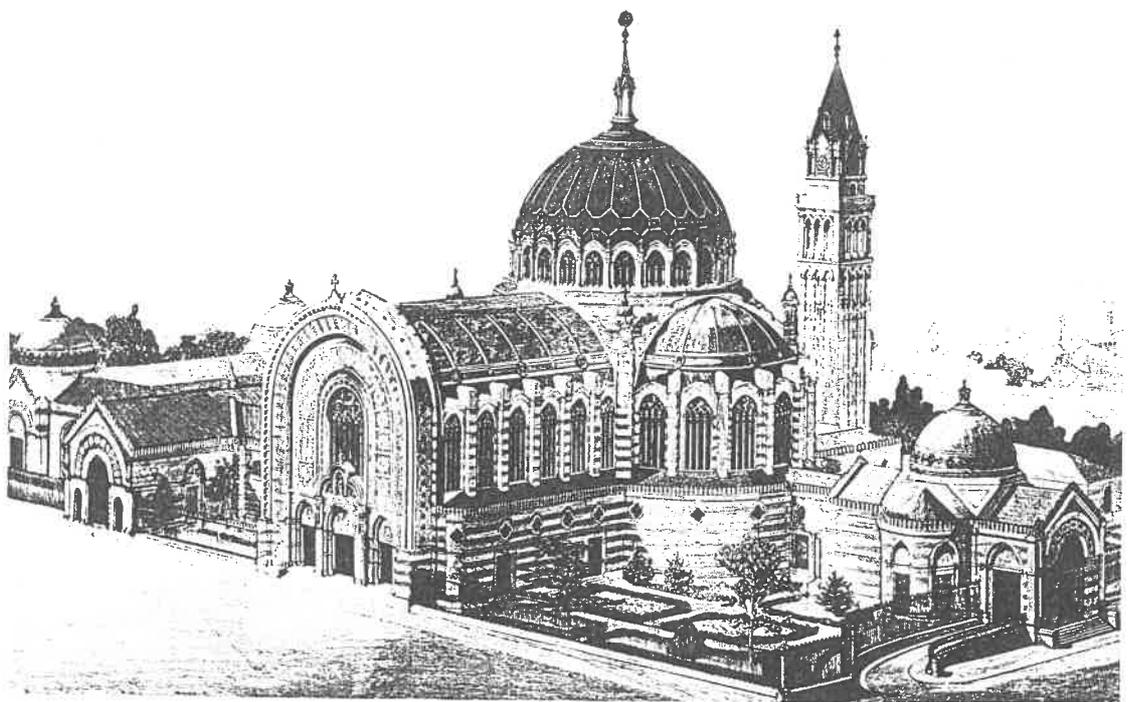


quedó convertida en un páramo de desolación y de ruinas y el convento se convirtió en cuartel de Inválidos. La reina Isabel II se preocupó de restablecer el culto en Atocha, nombrando una especie de cabildo, compuesto por un rector y tres sacerdotes, hasta que el peligro de hundimiento movió a la reina doña María Cristina a ordenar que se procediese a su derribo, anunciando a la vez la erección de un templo digno de la imagen de Atocha, con un panteón de Hombres Ilustres, que debía estar adosado al templo. El año 1888 se hizo posible esta decisión, y en 1890, después de un concurso público, se aprobó el proyecto presentado por don Fernando Arbós, que diseñaba una basílica grandiosa pseudobizantina, con campanil italiano y panteón inspirado en el camposanto de Pisa, y que caso de haberse llevado a cabo hubiera sido una de las primeras obras arquitectónicas de Madrid. Iniciadas seguidamente las obras, se hizo el panteón, del que luego trataremos, y se concluyó la esbelta torre, que llevaba un magnífico reloj con cuatro esferas y tres campanas, pero la falta de recursos obligó a suspender las obras y como el viejo templo ya estaba derribado y la Virgen recibía culto en una pequeña capilla provisional, fue trasladada a la iglesia-parroquial del Buen Suceso, también como Atocha del Patrimonio real.

A la suspensión de las obras del panteón y de la basílica, y al traslado de la Virgen, siguió un prolongado silencio que duró hasta el año 1924, fecha en que los dominicos, que no podían olvidar a la Virgen de Atocha que con tanta devoción y cariño habían custodiado durante cuatro siglos, solicitaron del rey don Alfonso XIII concediese facilidades para restaurar el convento e iglesia de la Virgen de Atochá, idea acogida con el mayor cariño por el monarca, que accedió a que el Patronato real facilitara el solar necesario para la construcción de una nueva iglesia y dejó bajo el cuidado de los religiosos el campanil y el panteón que existían dentro de la finca, comprometiéndose los religiosos a correr con los gastos de la construcción y formar una comunidad que atendiera el culto y trabajase en su labor espiritual en la población de aquella barriada.

Se realizaron las obras con la mayor rapidez y el primer sábado de noviembre de 1926 se hizo el solemne traslado de la Virgen desde la parroquia del Buen Suceso hasta su nueva iglesia, donde fue recibida por su majestad el rey y su madre doña María Cristina, reanudándose una nueva era en el culto a la Virgen de Atocha, interrumpido en los azarosos años de nuestra guerra civil al ser asaltado e incendiado el convento y la iglesia el 20 de julio de 1936, marti-

El magnífico proyecto del arquitecto don Fernando de Arbós, con la basílica pseudobizantina, el campanil y el panteón. Desgraciadamente la falta de recursos paralizó la ambiciosa obra, cuando únicamente se habían construido el campanil y el panteón. Y así, estuvo largos años, hasta que en 1924 los dominicos restauraron la iglesia y convento de Atocha, que el fuego hizo desaparecer en 1936.





rizados los religiosos, que no pudieron escapar aquel día trágico y perdiéndose todo cuanto de valor se guardaba en el recinto. Dios quiso que se pudiera salvar únicamente el mayor tesoro de la casa, la imagen de la Virgen de Atocha, retirada días antes de su trono y entregada para su custodia a una familia amiga de la comunidad. En 1939, aprovechando las sólidas paredes maestras que habían quedado en pie después del incendio, entre ruinas se habilitó el salón del sótano para capilla y en aquella especie de catacumba, la Virgen volvió a ocupar su sencillo y humilde trono. Las obras de reconstrucción se encargaron a la Dirección General de Regiones Devastadas y en el Consejo de ministros de 2 de enero de 1946, se aprobó un primer presupuesto, con el que se inició con gran dificultad las obras proyectadas, y el 30 de septiembre de 1948 un segundo presupuesto para acometer el plan definitivo, que culminó con la inauguración de la nueva iglesia en la Navidad de 1951. La actual edificación forma un rectángulo de 52 metros de frente por 34 de fondo, con una altura en la nave central de 13,25 metros, en la que destacan las vidrieras de un estilo de interpretación moderna del románico, que representan los misterios del Rosario en diseño del fallecido pintor Carlos Pascual de Lara. Posteriormente fueron terminados el altar mayor y el camarín de la Virgen, por lo que hoy podemos afirmar que una de las patronas de Madrid tiene un hermoso templo moderno y los religiosos cuentan con los medios precisos para el ejercicio de su apostolado en la populosa barriada del Pacífico.

El Patrimonio nacional ha construido anejo un moderno edificio para colegio de E. G. B. y Bachillerato, que viene a llenar una necesidad de puestos escolares en la barriada, inaugurado solemnemente el 6 de junio de 1970, en feliz coincidencia con el año internacional de la Educación. Cuenta en la actualidad con una matrícula cercana a los 2.000 alumnos.

Cuerpo lateral del claustro, coronado en un sencillo templete con la Virgen de Atocha. En primer término, la imagen de Santo Domingo de Guzmán, cuyos hijos han sido los fieles capellanes del santuario, desde su entrega por Carlos V a la orden Dominicana.

#### LA IMAGEN DE LA VIRGEN DE ATOCHA

Esta antiquísima imagen, de dulce y viejo rostro bizantino, de breve talla de madera incorruptible, con el rostro moreno, casi negro a fuerza de los siglos, tiene los ojos muy grandes, rasgados. Está sentada, y sobre ella el Niño en actitud de bendecir al pueblo, sin querer prestar atención a la manzana que la Virgen le ofrece en su mano derecha, y el conjunto de la imagen nos revela que es fruto de un arte decadente.

Hasta hace escasamente veinticinco años y desde los tiempos en que triunfó la costumbre de vestir a las imágenes, la de Atocha vestida y cubierta con ricos ropajes aparentaba ser una imagen altísima; pero, en la actualidad, despojada de las vestiduras que desfiguran la imagen, aparece tal como es, sentada en un trono y su altura no llega a los 60 centímetros, y así debió ser venerada por las primitivas gentes de Madrid hasta que movidos por la piedad y devoción, se impuso la costumbre de adornar con ricos vestidos y mantos las imágenes de la Virgen, siendo

Otra vista del templo, en su fachada a lo largo de la avenida de la Ciudad de Barcelona, con las dependencias del Club Social de Ancianos, salón de actos, etc.

"La Virgen de Atocha entre Santo Domingo de Guzmán y San Francisco de Asís", cuadro de Andrés Smidt, de la escuela de Madrid. Museo Lázaro Galdiano.

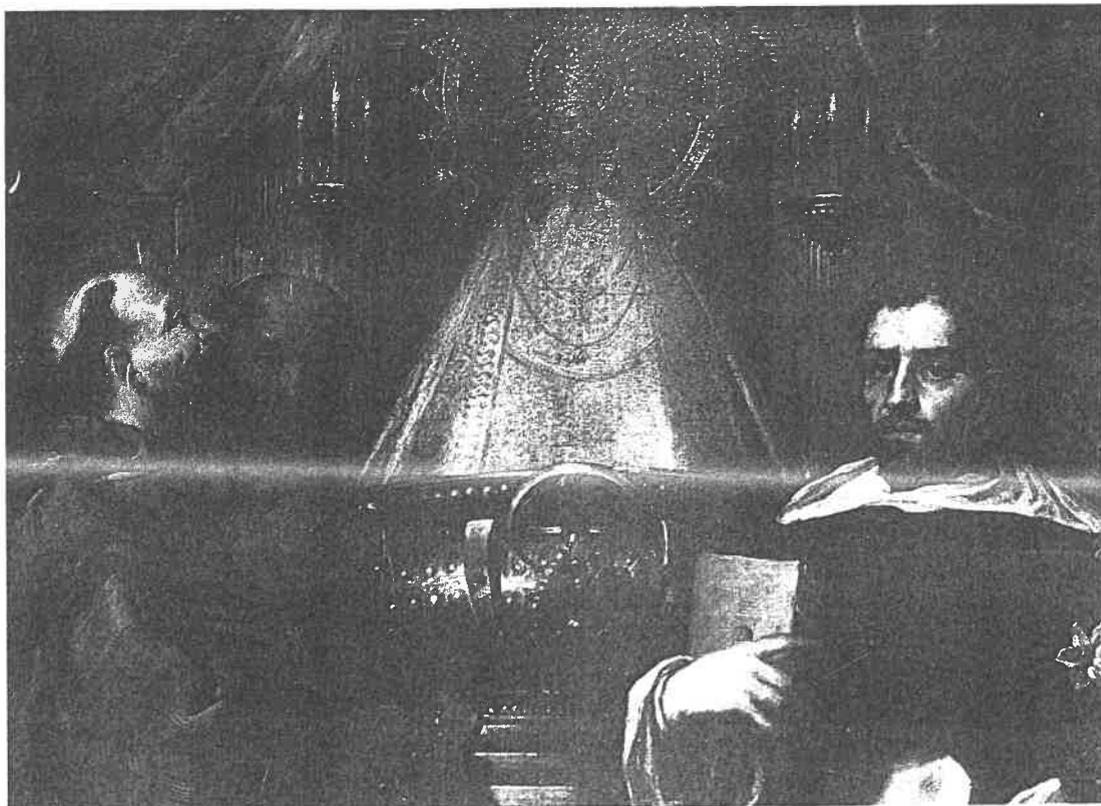


Imagen de la Virgen de Atocha, tal como recibe culto en la actualidad, después de la reciente restauración efectuada.

célebre la colección de mantos que tuvo la Virgen de Atocha, regalos de las reinas de España, que tomaron la costumbre de donar a este santuario sus galas de boda, y hoy todavía se conserva el que luce la imagen en las grandes solemnidades de terciopelo rojo y armiño cuajado de castillos y leones bordados en oro, regalo de la reina Isabel II.

La colocación de estos vestidos obligó a una importante mutilación de la imagen, a la que se cortó parcialmente las rodillas, por lo cual la figura sufrió un lamentable deterioro, que muy dignamente, por cierto, ha sido reparado en el taller del insigne artista José de Lapayese, al restaurar la imagen.

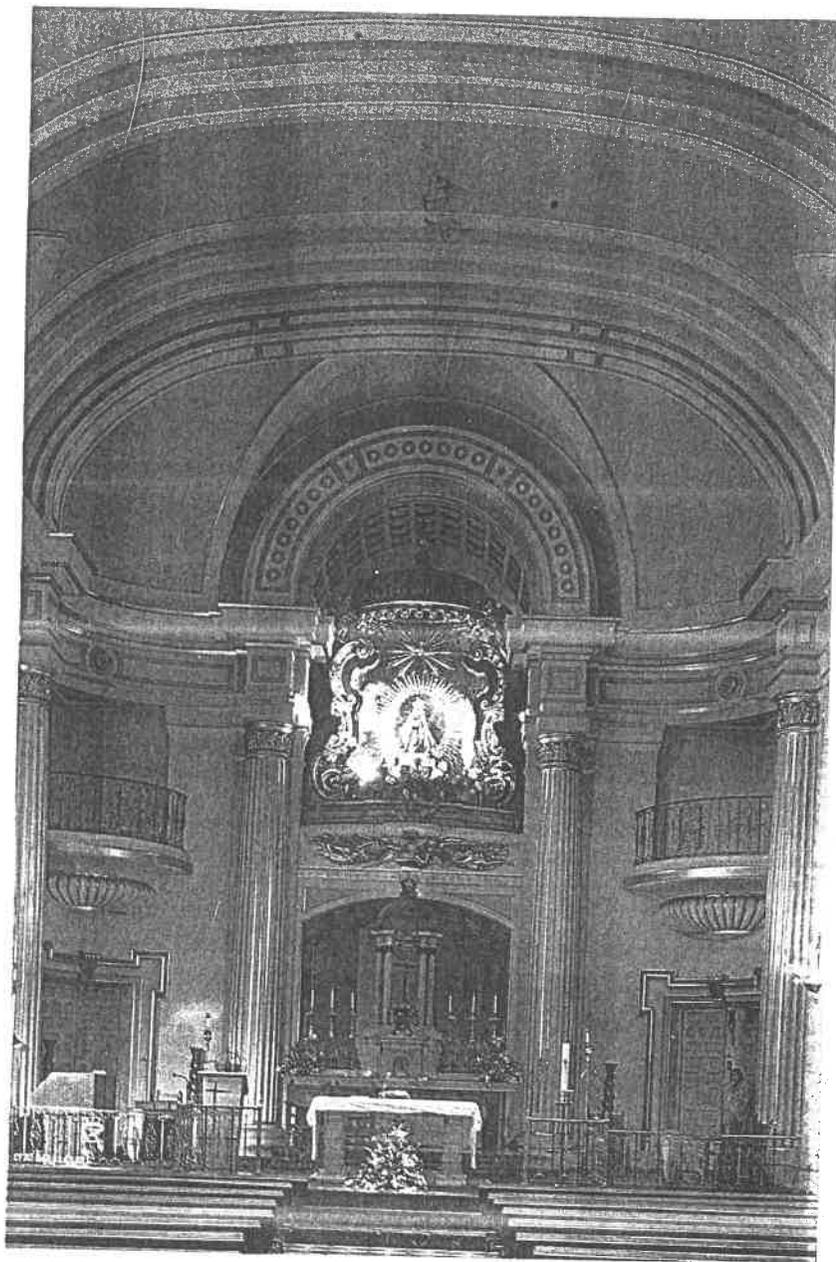
Al inaugurarse la actual iglesia en la Navidad de 1951 no estaba terminado el acondicionamiento del camarín de la Virgen, que presentaba el problema de que para una imagen tan pequeña como la de la Virgen de Atocha era muy grande el vano que quedaba en lo alto del ábside y que ha sido resuelto con gran acierto, tomando la idea de una capillita barroca napolitana del siglo XVIII, realizada en parte en los referidos talleres de arte de Lapayese y en el de platería

de Cayabe, según dibujos proyectados por el decorador señor Zamorano.

La imagen de la Virgen salvada, como ya indicamos, del incendio del convento, fue laboriosamente buscada, una vez finalizada nuestra guerra, en 1939, por el padre Luis Alonso Getino, O. P., insigne restaurador de Atocha en 1924, iniciando sus gestiones en el museo del Prado en compañía de los señores Sánchez Cantón y López Tamayo, sin resultado alguno, pero encontrando, en cambio, la imagen de la Madona de Madrid, que recibía culto en Santo Domingo el Real y había dado lugar a la confusión. Continuó sin desánimo sus gestiones en el museo Arqueológico, donde apareció una papeleta que simplemente decía «objetos de Atocha», sin referencia alguna ni a caja ni a lugar, etcétera, lo que hacía imposible toda orientación en aquel inmenso depósito. Se localizó en Albacete, la familia que la había custodiado en su casa durante los primeros meses de la guerra y un miembro de la misma vino a Madrid y describió en el museo las características del cofre donde la guardaron, informe que casualmente escuchó un empleado del mismo, que afirmó recordar un baúl de las características reseñadas, removiéndose seguidamente el ingente montón que señaló y apareció el objeto buscado con tanta ansia, en el cual una vez abierto únicamente fueron apareciendo uno tras otro la colección de mantos regalados por las reinas a la Virgen, que fueron sacados uno a uno, con la natural decepción. Pero al llegar al fondo del baúl, brotó de todos los presentes un grito de entusiasmo, de devoción y de agradecimiento, pues allí estaba la Virgen de Atocha, que colocaron en el suelo en medio de todos los presentes, que arrodillados y con gran emoción rezaron en alta voz una salve.

Se puso el hecho en conocimiento de la Real Academia de San Fernando, donde estaba el Centro de Recuperación Artística, y seguidamente se dispuso, por quien tenía autoridad para ello, que la imagen de la Virgen de Atocha, «patrona de nuestras tropas y galeones», figurara en la ceremonia solemne que se iba a celebrar días después en la parroquia de Santa Bárbara, donde el jefe del Estado, Francisco Franco, haría ofrenda a la iglesia de su espada ante el Cristo de Lepanto y la Virgen de Atocha.

Después de este acto, la imagen de la Virgen fue trasladada en privado al convento del Olivar, de los padres dominicos, donde permaneció el tiempo que tardó en habilitarse una capilla provisional en el sótano de la destruida iglesia.

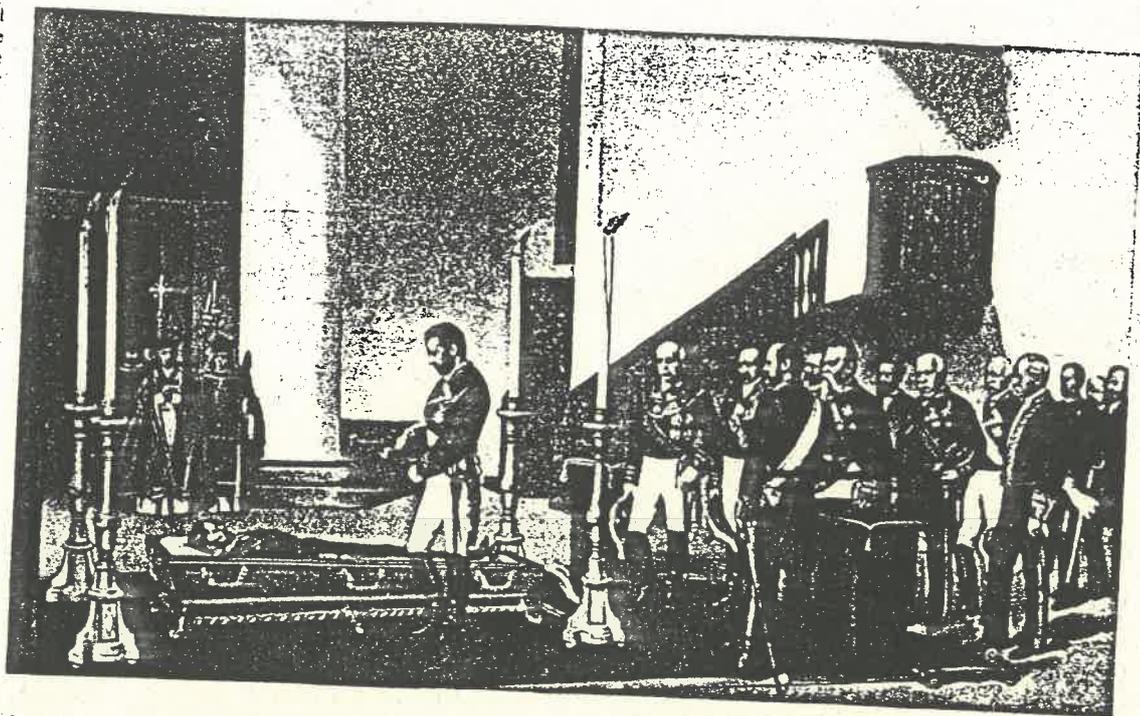


#### ATOCHA EN LA HISTORIA Y EN LA LITERATURA

Con la conquista de Madrid por Alfonso VI comienza a hacerse presente el nombre de Atocha en la Historia de España y particularmente en la de Madrid, ya que en el santuario se desarrollan continuamente actos solemnisimos de culto en presencia de los reyes y al correr de los siglos XIII, XIV y XV hasta llegar al reinado de los Reyes Católicos, que hicieron diversas mercedes a la ermita. Nuestra Historia se confunde con la del santuario a partir del emperador Carlos V que, entre otras ocasiones, visitó Atocha para dar gracias por la batalla de Pavía; Felipe II, que ordenó se guardara en Atocha el estoque que portó don Juan de Austria en la batalla de Lepanto, y así podríamos seguir enunciando las diferentes visitas de los reyes de la Casa de

Interior de la iglesia actual, notablemente ampliada con respecto a la anterior, destruida en 1936, a la que se han añadido dos naves laterales.

En una nevada mañana, la del 2 de enero de 1871, Amadeo de Saboya llegó a Madrid y desde la estación de Atocha su primer acto fue acudir a orar en la basílica de Atocha, ante los restos mortales del general Prim "el facedor de reyes". El cuadro tan conocido de Antonio Gisbert "Amadeo de Saboya ante el cadáver de Prim" recuerda este hecho. Museo Municipal, Madrid.



Austria al santuario de Atocha, al que solamente Felipe IV visitó más de 3.400 veces.

La devoción de la Casa real a la Virgen de Atocha continúa con la dinastía de los Borbones, que inicia Felipe V, que al llegar a Madrid, antes de saludar a la corte que le esperaba, se dirigió al santuario de Atocha a postrarse ante tan venerada imagen. Devoción que continuaron los demás reyes de esta dinastía, culminando en la reina Isabel II, que se casó ante la Virgen de Atocha y consiguio, cuando no había ninguna iglesia en Madrid que tuviera este título, que el papa Pío IX concediera, el 12 de noviembre de 1863, el título de basílica a la iglesia de Atocha.

Registraremos la presencia de don Amadeo de Saboya a su llegada a Madrid, para orar ante el cadáver del general Prim; la visita de don Alfonso XII a su llegada a Madrid por la estación del Mediodía; la de la reina regente doña María Cristina para presentar a la Virgen a su hijo el rey don Alfonso XIII, cuando sólo contaba éste cuarenta y cinco días y ante las banderas de los ejércitos que lucharon contra el turco o en América o en África o en la guerra de la Independencia, que se custodiaban en Atocha. La reina dio muestras una vez más de su cariño y devoción a esta imagen, lo que motivó pusiera en marcha el proyecto de construcción de la nueva basílica, al que ya hemos aludido.

Por decreto del obispado de Madrid-Alcalá de 8 de diciembre de 1939 y bajo la advocación de Nuestra Señora de Atocha, se creó una parroquia, pero el 2 de febrero de 1940, su título fue cambiado por el de «Nuestra Señora de la Paz», en conmemoración de la obtenida por su intercesión el año anterior, y posteriormente por decreto del arzobispado de Madrid-Alcalá de 27 de agosto de 1965, nuevamente se erige la parroquia de Nuestra Señora de Atocha, desmembrándola de la de Nuestra Señora de la Paz.

En las páginas de nuestra literatura queda también el recuerdo de los muchos milagros de la Virgen de Atocha, destacando entre todos el referente al caballero Gracián Ramírez, cuya leyenda fue motivo de inspiración en diversas obras de Lope de Vega, Salas Barbadillo, Lanini y Sagredo, Rojas Zorrilla y Hartzenbusch, entre otros.

Famosos son también los milagros recogidos por el Rey Sabio en las Cantigas 289 y 315, en el que relata dos favores hechos por la Virgen de Atocha entre la sencilla gente de aquel lugarón medieval llamado Madrid.

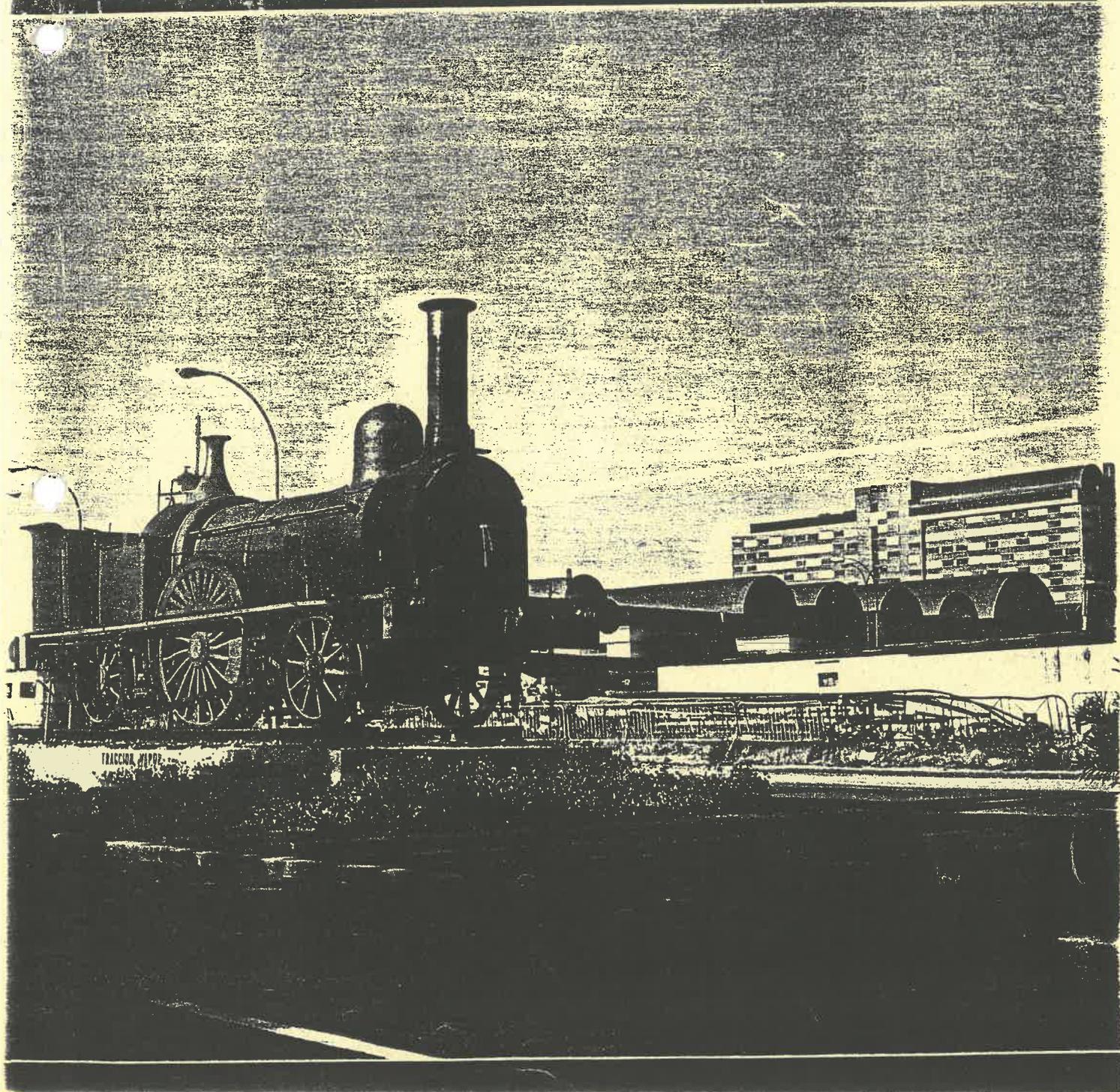
La localización en Atocha y sus alrededores de múltiples escenas de comedias y novelas de ambiente madrileño es constante y así podríamos citar, además de los autores reseñados anteriormente, a Tirso de Molina, don Ramón de la Cruz, Nicolás Fernández Moratín, Pérez Galdós, Baroja, Foxá, etc.

58

# madrid

ESTACIÓN DE CHAMARTÍN Y SUS ALREDEDORES

*por José López Yepe*



# ESTACION DE CHAMARTÍN Y SUS ALREDEDORES

Por JOSÉ LOPEZ YEPES

A José Simón Díaz.

## EL ESPACIO RURAL INCORPORADO AL PRIMITIVO NÚCLEO DE LA CAPITAL

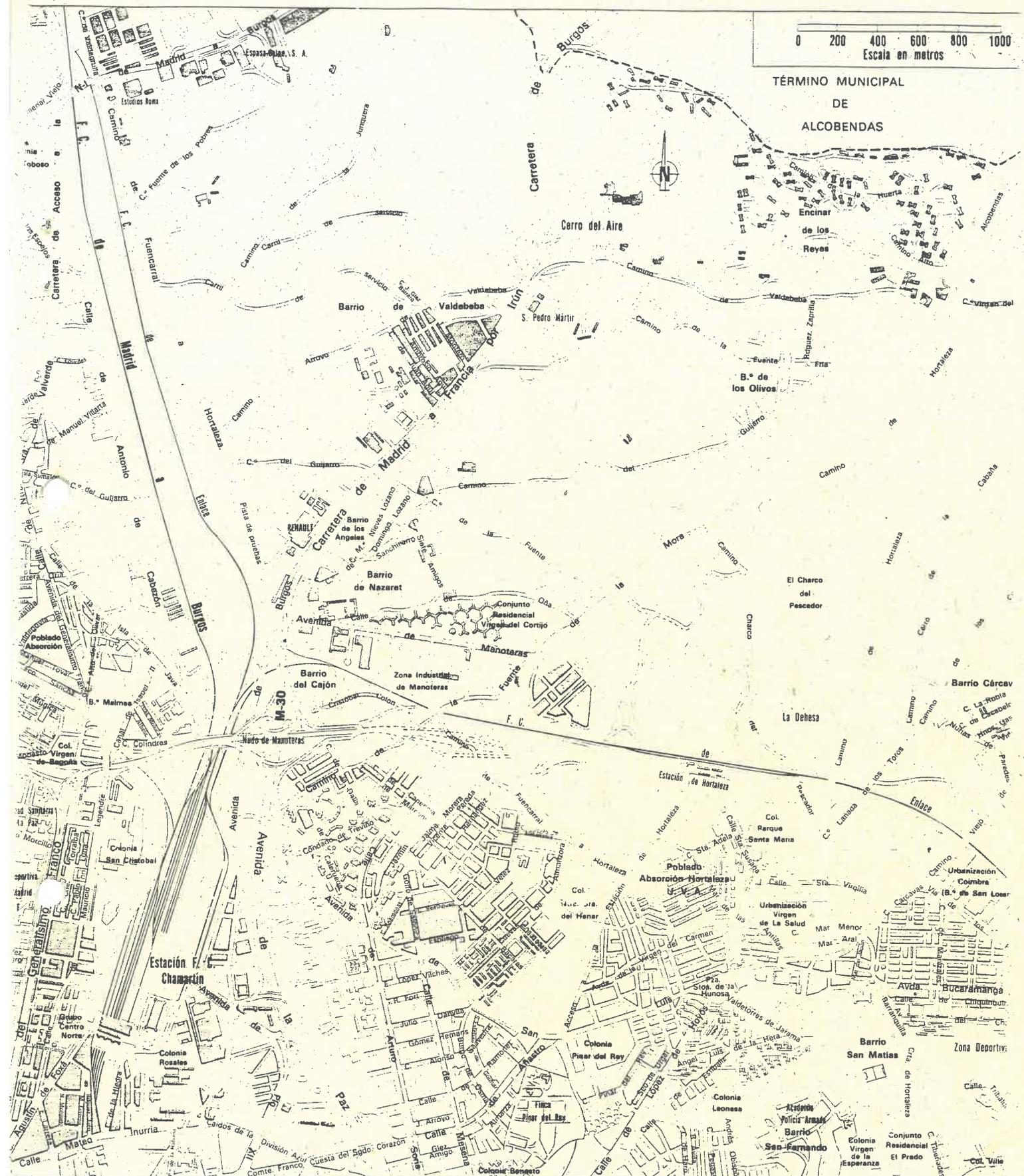
La localización física del barrio, objeto de este fascículo, ha de determinarse teniendo en cuenta su inserción en el contexto de tres términos municipales correspondientes a los antiguos límites de Fuencarral, Chamartín y Hortaleza cuando eran tres municipios independientes entre sí y con relación a Madrid.

En efecto, Fuencarral, 5.439 hectáreas de extensión territorial, limita al norte con Alcobendas, al este con Hortaleza, al sur con Chamartín y Madrid y al oeste con El Pardo. Hortaleza, 1.862 hectáreas, limita al oeste con Chamartín, al norte con Alcobendas, al este con Barajas y al sur con Canillas. Chamartín, 1.353 hectáreas, limita al norte con Fuencarral, al este con Hortaleza, al sur con Madrid y al oeste con El Pardo.

Las altitudes medias del terreno —que van en declive en dirección norte y este— pueden determinarse mediante la cita de las siguientes cotas observadas en los planos 1/25.000 (Cartografía militar de España, hojas 534-II y 559-I) y 1/10.000 (Cartografía militar de España, hoja 559-I, cuadrante noroeste) en forma de líneas paralelas de este a oeste y dirección norte: Chamartín, 718 metros; Cuatro Caminos, en la avenida de San Luis, 734; Hortaleza, 707; Salud, 724; C. T. N. E. de la avenida del Generalísimo, 734; Cerro del Canto del Águila, 700; kilómetro 5 carretera de Burgos, 727; Traperos, 723 y hacia el este alturas de 700 y 683; Valdebeba, 700 y hacia el oeste, 672 y 650; Fuencarral en el kilómetro 10, antigua carretera de Irún, 739; Loma Villapepita, 723; Dolores, 695 y Buena-

vista, 681. Los accidentes geográficos observados en los mapas de referencia dignos de ser mencionados se tipifican en casas y caseríos, arroyos y fuentes, caminos, cañadas, cerros y lugares.

Casas, caseríos y barrios: Santanillas, Cárcavas, Villa Isabel, Nazareth, Vegetariano, Cenagales, El Valenciá, Junquera, Minas, cuarteles de Valverde, fábrica de Hilaturas, Quinta de la Salud, Mena, Charcón, Dolores, Casa Cuestablanca, barrio de Valdebeba, barrio Ideal, barrio del Campamento y colonia Los Rosales. Cerros: Canto del Águila, del Aire y Cabaña. Arroyos y fuentes: arroyo de Valdevivar, manantial o fuente de la Mora, arroyo de Las Zorreras, arroyo de Valdebeba, fuente Granel, canal del Lozoya, arroyo de Artesones, arroyo del Abroñigal y fuente de los Pobres. Lugares: La Dehesa de Hortaleza, Cenagales, Las Zorreras, Valdebeba, Coto del Charcón, Los Llanos, Huerta del Cura, Las Manoterías, Valdevivar, Balondo, Las Jarillas, Casa del Ejido, El Charco del Pescador, Cuatro Caminos, El Guijarro y Cerro del Aire. Cañadas: De los Toros. Caminos: De Fuencarral al puente de Viveros, en Paracuellos del Jarama; vereda de la Moraleja; camino de Fuencarral a Hortaleza (actual avenida de San Luis; fue llamada también carretera comarcal de Circunvalación); camino Viejo de Burgos, ya citado así en un documento de 1452. Desde Hortaleza coincide en la primera parte de su recorrido con el camino de Hortaleza al citado puente de Viveros; De los coches (de Cuatro Caminos a Hortaleza); Viejo de Fuencarral a Hortaleza (se une a la salida de esta villa con la avenida de San Luis); de Valdevivar (sale de la Quinta de la Salud y se une al camino de Hortaleza a Alcobendas); de Hortaleza a Alcobendas; del ma-



Plano actual de la zona.

nial o fuente de la Mora; de las Manoteras; del Guijarro; del Pescado; de Valdebeba; de Madrid a Burgos por Fuencarral; de Fuencarral a Hortaleza; de la fuente de los Pobres, de Jun-

quera; de la Virgen del Puerto; del cerro de la Cabaña; de Sanchinarro; carretera de Burgos; de la Huerta del Cura; de la Cuerda; de Fuencarral a Chamartín.

## NOTAS SOBRE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y SOCIAL

Dos trabajos del padre Fita sobre Fuencarral publicados en el *Boletín de la Real Academia de la Historia*, de 1899 (Fuencarral: Su destrucción a mediados del siglo XV. Datos inéditos y Repoblación de Fuencarral a mediados del siglo XV. Datos inéditos) nos permiten remontarnos a los primeros tiempos de los municipios que hoy, en parte, pertenecen a nuestra zona de observación y, sobre todo, recabar datos acerca de diversos topónimos y accidentes geográficos tanto como detalles relativos a la producción económica. En efecto, ya aparece citado Fuencarral en un diploma de 1208 y Chamartín en otro de 1264, así como la mención de la gran riqueza pecuaria y agrícola de que hacía gala Fuencarral en el siglo XV, y la tala de su comarca hacia 1445 por las huestes del rey de Navarra como secuela de las guerras internas de la época. De los documentos que datan de 1452 publicados por el investigador citado destaca la presencia de los siguientes accidentes: Despoblados como Garciruelo que da nombre a un camino, un prado, y una fuente; la tierra de los Novillos; los caminos de Chamartín, camino Viejo de Burgos, de Alcobendas, el Lavajo de la Cañada y la Vega de Val de Bivar.

En las *Relaciones topográficas* de 1579, en la encuesta realizada a los vecinos, se observa que éstos basan la formación de su población en dos núcleos: Alcubilla y Garciruelo, ya entonces ruinosos. La economía de sus vecinos, «es la que se tiene de su labor de pan que cogen, y algunos ganados ovejunos que algunos vecinos tienen y cabrunos, y que muchos de los vecinos del dicho

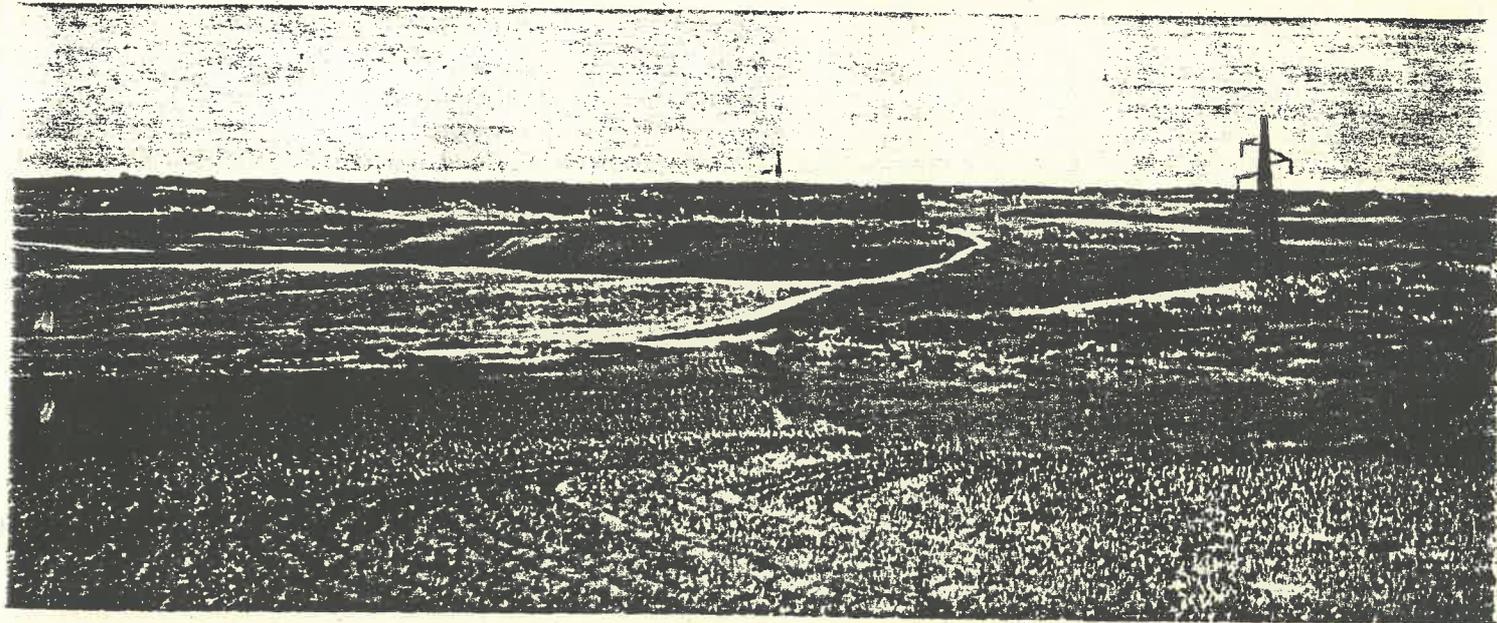


lugar viven y tienen por grangería de llevar a vender leña a la villa de Madrid, la cual dicha leña llevan de los montes que dicho tienen». En Hortaleza, por el contrario, la tierra es más pobre —se obtiene poca cosecha de trigo, cebada y cen-

Cartografía Militar de España  
Hoja 559-I. Cuadrante N  
Escala 1/10.000 (1938, pu-  
dia en 1956).



El legendario arroyo de Valdebeba discurre en forma de dos hileras de árboles habituales y pone una nota alegre y de verdor en el paisaje desde el que se divisa M.



la red de caminos que  
o surcan el barrio, el  
camino de Hortaleza a  
anda... taca entre las  
errras... as de cultivo,  
todavía vigentes.

teno— y los pastos son escasos —sólo se dispone de una dehesa— de tal forma que sus vecinos suelen servir a personas particulares de Madrid y las mujeres se ocupaban de lavar su ropa. Todavía en el siglo XVIII los vecinos de Hortaleza «se mantienen en este pueblo de lavar la ropa blanca de Madrid, cuyo producto se regula anualmente en 4.000 reales de vellón». En la misma encuesta se citan como núcleos geográficos lugares despoblados como Garciruelo, Valdebeba de Cristóbal, Valdebeba de Orgaz y Hurtamojones.

Por lo que respecta a Charmartín, sus habitantes se quejaban de la poca calidad de la tierra, de su no abundancia de leña y de la ausencia de ganado. Se obtenía trigo, cebada y centeno y el ganado de labor pasta en tres prados de poco aprovechamiento: Dehesa de las Zarzas, Fuente de la Carrera y Prado de los Parrales, y abreva en «un arroyo que se dice el de Boñigal», arroyo que como se sabe desembocaba al sur de Madrid, en el Manzanares y que «escaso pero famoso en la lengua de los madrileños» —dice Fradejas— fue recordado así por Castillo Solórzano: «el primero que envió a darle la norabuena [al Manzanares

por la construcción del puente], fue el claro Brañigal, arroyo de la legua, cuyos embajadores eran dos cosarios cazadores de gilgueros. Éstos venían cargados de jaulas, baretas, y demás aparejos de su caza; hicieron su visita y al despedirse dieron a Manzanares un papel de su dueño que decía así:

*De tu esposa desigual  
que tus impulsos enfrena  
te envía la norabuena  
tu vecino Brañigal;  
prevenirte de caudal  
es ya remedio forzoso  
para conservarte esposo,  
que el divorcio es declarado  
si en verano eres menguado  
y en el invierno furioso».*

Como se observa, en el siglo XVI la actividad económica de los tres pueblos cuyas zonas rurales pertenecen a nuestro sector se limitaban —como estudia García Ballesteros— a la agricultura y a la ganadería. En 1754, según recoge el Catastro del marqués de la Ensenada, se señala una extensión de tierra cultivable de 8.501 fanegas en Fuencarral y 3.660 en Hortaleza con la siguiente estructura socioprofesional:

*Distribución de la población activa en el siglo XVIII*

	Alcobendas	Hortaleza	Fuencarral	San Seb. Reyes
Labradores .....	110	72	255	52
Jornaleros .....	76	58	123	142
Pastores .....	8	—	—	16
Albañiles .....	4	—	4	3
Carpinteros .....	—	1	5	1
Sastres .....	3	2	2	4
Zapateros .....	6	2	6	2
Albeitares .....	3	—	6	1
Herreros de fuego .....	1	1	3	1
Fecedores de lienzo .....	2	—	1	—
Jaboneros .....	1	—	—	—

Fuente: Resumen del Catastro del Marqués de la Ensenada, en 1754, A. H. N. sección de Hacienda. Recogido por García Ballesteros, Aurora: El sector noroeste del Área Metropolitana madrileña, en Estudios geográficos, XXX, 116, agosto, 1969, pág. 346.

Áreas de cultivo en los campos de Fuencarral, Chamartín y Hortaleza  
(En hectáreas)

	Año	Huerta	Cereales	Viñedo	Pastos	Prado	Montes	Olivar	Higueras	Árboles de ribera	Encinas	
FUENCARRAL	1754											8.501 fanegas
	1865	4,3	2.393	1.029								
	1861		3.156,54	1.552,23								
	1882		3.156,14,70	1.570,98,09		52,42,18	338,14,39	18,74,36				
	1889	7,31										
	1893	4,10	2.402	1.052				18,82	1,71			
1955	12,6	3.730	379		368	266	4		7	171		
CHAMARTÍN	1882	29,11,58	1.031,11,83	189,92,85			17,53,82					
HORTALEZA	1754											3.660 fanegas
	1882	18,95,14	1.086,30,34	167,24,80				50,56,08				
	1884	10	1.067	110	49							
	1891	5,73	1.063	114								
	1955	7	1.112	53		83	17	11				

Fuentes:

García Ballesteros, Aurora: *El noroeste del Área Metropolitana*, en *Estudios geográficos*, XXX, núm. 116, agosto, 1969, págs. 34-31.  
Ortiz y Cañavate: *Cultivos principales de la provincia de Madrid*. Madrid, 1884.

Destacaba en los cultivos el viñedo, sobre todo en Fuencarral, donde la producción de vino moscatel era muy alabada en este siglo y mucho más escaso en Hortaleza. Destacaban asimismo en estos pueblos de la zona noroeste el ganado ovino salvo en Hortaleza. Este pueblo y Fuencarral disponían igualmente de un número importante de colmenas. «Durante el siglo XIX —dice Aurora García Ballesteros— el sector nordeste de Madrid es un área de agricultura floreciente en comparación con las otras zonas de la provincia. El área cultivada aumenta continuamente como consecuencia de la influencia de Madrid, pues la Corte demanda productos agrícolas y son estos pueblos, en la medida de sus fuerzas, sus proveedores.» Madoz recoge la producción agrícola, ganadera e industrial de dichos tres pueblos a mediados del mismo siglo. En Fuencarral: «cereales y hortalizas, uvas de todas clases, algún aceite y, sobre todo, exquisitos nabos; mantiene ganado lanar, cabrío, algunas mulas para labor y bueyes; y cría caza de liebres, conejos y perdices... tres fábricas de jabón duro con sus correspondientes almacenes de aceite, un molino de chocolate y exportación de los frutos sobrantes». Para Hortaleza: «cereales y toda clase de hortalizas; su mayor cosecha, trigo, cebada, garbanzos y centeno; mantiene ganado lanar y cabrío... un molino de chocolate, una tahona, dos tiendas de comestibles y otra de aguardiente». En Chamartín: se produce «trigo, cebada, cen-

teno, algarrobo y garbanzos; cría y caza de conejos, perdices y codornices y ganado lanar y cabrío si bien en corto número... hasta ahora ha habido una fábrica de jabón, cuyo fabricante se ha ausentado dejando solo el edificio; hay en el día dos molinos de chocolate... una tienda de abacería, y se exportan los efectos sobrantes».

El siglo XX marca el crecimiento demográfico de los tres pueblos y su marcha hacia la integración en la capital. Así, por ejemplo, Fuencarral que cuenta en 1900 con 3.035 habitantes crece vegetativamente hasta 1920 y se dispara en los años posteriores (en 1960 cuenta con 23.952). El motor es la industrialización y como consecuencia de ello «el cambio en las estructuras socioprofesionales de Fuencarral —asevera A. García Ballesteros— ha sido, pues, total; villa agrícola, se ha convertido en barrio de la capital y ha adoptado las funciones de la misma conservando como recuerdo de su pasado rural un pequeño porcentaje de población ocupada en actividades agrícolas», tesis que podemos hacer extensiva a Hortaleza y Chamartín aunque el grado de integración de estas poblaciones en la villa capitalina es total. El retroceso de la agricultura en nuestro sector se ha ido agudizando progresivamente —y continúa el proceso— por la conversión paulatina de las tierras de cultivo en solares —mejor valorados— para la construcción de nuevas viviendas.





## ZONA URBANA Y RESIDENCIAL

La estación de Chamartín y sus alrededores, con los límites que se nos han encomendado, es una zona que a partir de núcleos o municipios rurales independientes, se ha ido transformando progresivamente en distritos y barrios municipales de Madrid, en condiciones y resultados que habremos de poner de relieve en las líneas que subsiguen. Lo cierto es que el sector estudiado participa del contorno de cuatro distritos municipales: Chamartín (5), Fuencarral (8), Ciudad Lineal (16), y Hortaleza (18) y está constituido por barrios municipales que forman parte de los citados distritos: Castilla (56), Valverde (85), Costillares (169), Valdefuentes 9184) y Apóstol Santiago (185).

Lo que ahora son alrededores integrantes de Madrid no se ha reflejado —como es obvio— en los planos de la capital hasta tiempos recientes o por causas excepcionales. Así, por ejemplo, en el mapa de la provincia de Madrid de Tomás López (1783) aparecen perfectamente alejados Hortaleza, Chamartín y Foncarral (sic); incluso entre Chamartín y Madrid se observa la presencia de un caserío, dependiente del primero, denominado Maudes. Por causas excepcionales, en el plano topográfico de la Villa de Madrid y sus alrededores con la posición del ejército francés durante el bombardeo (1808), Chamartín figura, como es sabido, convertido en cuartel general del ejército y de Su Majestad. Definitivamente, el plano de Madrid y pueblos colindantes al empezar el siglo XIX, de F. Cañada (1900) aporta los planos parciales de los municipios que rodean a Madrid, entre los que figuran los tres que nos afectan. Del

mismo se extrae: 1) La presencia del portazgo en la actual plaza de Castilla junto a Bravo Murillo; 2) la pertenencia a Chamartín de los siguientes barrios: Tetuán (una parte a Fuencarral), Cuarenta fanegas, Castillejos, Huerta del Obispo y Progreso. Por fin, el plano del Ayuntamiento de Madrid de 1929 —que incluía un informe planteando reformas como la construcción del ferrocarril de circunvalación (1926) y la estación término en terrenos próximos a Fuencarral— ya recoge en su trazado y descripción el sector urbano de nuestra competencia. En este plano se observa la denominación de Valle de Chamartín a parte de lo que sería explanación de los terrenos de la estación. En el mismo, el Camino Viejo de Alcobendas o de la Malmea, Cementerios Católico y Civil —al igual que otros del mismo nombre en el núcleo urbano primitivo del pueblo—, calles hoy desaparecidas como las de San Sebastián, María, Victoria y Antonia Pérez, del Consuelo y del Carmelo y alguna particular; la calle de San Luis, actual de Mateo Inurria, de la que salen las calles de Manuel Ferrero y de Gutiérrez Jaén junto con algunas villas y huertas; el camino de la Cebada y el camino de Chamartín a Fuencarral, que discurría a la derecha del colegio de Nuestra Señora del Recuerdo, al que más adelante habremos de citar, y el tranvía y ferrocarril de Cuatro Caminos a Colmenar Viejo. Con relación a 1955 —para la transición puede el lector acudir al plano de la Cartografía militar de España 1/10.000 antes citado y que data de 1938— las diferencias entre el plano municipal de aquel año y el de 1929 estriban esencialmente en: 1) La explanación de los terrenos por parte de Renfe para la estación de Chamartín y ferrocarril directo



Madrid-Burgos; 2) La ocupación de terrenos por parte de la E. M. T. (Empresa Municipal de Transportes) para sus cocheras en el lugar en que hoy se encuentran, junto a la avenida del Generalísimo; 3) La apertura de una nueva vía en la ciudad entre la citada avenida y calle Mateo Inurria que ya aparece con este nombre. Esta nueva vía sería la calle Agustín de Foxá; 4) El trazado de la prolongación de General Mola y su prolongación en curva a la izquierda —llamada entonces Maristany— que más tarde pasaría a denominarse Pío XII.

#### CARACTERES DE LA URBANIZACIÓN DE LOS TERRENOS

La urbanización progresiva de todos los terrenos encerrados en nuestros límites ha producido una vasta transformación de aquéllos cediendo su carácter de tierras cultivables, y presentando: 1) Una forma marcadamente suburbial y, en ocasiones, donde campea la chabola y la vivienda de una sola planta y bloques modestos; 2) Un carácter altamente residencial de grandes torres y ambientes que pretenden dotar de gran comodidad a sus habitantes, juntamente con; 3) Un tercer carácter residencial propio de las afueras en parajes propicios a la ubicación de establecimientos religiosos, centros de enseñanzas y urbanizaciones, etc., y 4) Otra zona estrictamente rural de terrenos cultivados. De ahí que el sector pueda ser considerado, en nuestro pensamiento, como honda zona de contrastes urbanísticos y, por ende, sociales. Ello se ha reflejado en la fragmentación de la forma de presen-

tación urbanística y, en consecuencia, la terminología con que se han denominado las diversas agrupaciones vecinales: poblado, colonia, barrio, urbanización y otros nombres significativos como gran *hábitat* y conjunto residencial.

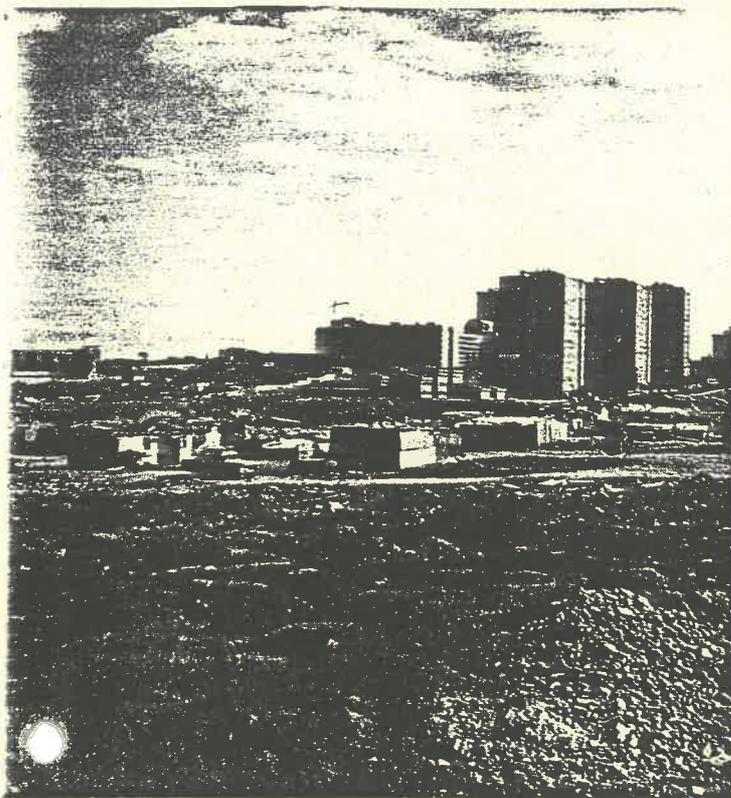
Los complejos de viviendas pueden ser considerados en dos grandes grupos: El encerrado desde la avenida de San Luis hacia el norte y el limitado por las líneas avenida del Generalísimo-Mateo Inurria y avenida de Burgos. Ambos grupos —y, por tanto, la afirmación que vamos a hacer puede predicarse de todo el barrio— están influenciados por el ferrocarril, por la estación de Chamartín el segundo grupo y por la vía de enlace hacia el este el primero, a un lado y a otro de aquélla. En la bolsa sustentada por la avenida

Ciudadanos de la calle Faustino López. Obsérvese gran número de contrastes que afectan a las dimensiones humana y urbanística.

El barrio de Nazareth, con la moderna urbanización Virgen del Cortijo al otro ferrocarril de enlace.



Todavía parece querer conservar su sabor rústico el antiguo camino de Fuencarral a Hortaleza, señalado aún por la carretera comarcal (C-60) denominada avenida de San Luis.



rio del Cajón. Al lado, en  
do contraste, la moderna  
urbanización Pinar de  
Chamartín.



Pintoresco rincón de la  
e la Malva en los alrededores  
de la estación de  
Chamartín.

de San Luis —ésta parece conservar todavía su carácter de camino rural— la vía férrea parece cortar el desarrollo urbano de la zona y ello nos retrotrae a la experiencia que Madrid sufrió con el cinturón de enlace que unía las estaciones de Atocha y Príncipe Pío, cortando ya en la segunda mitad del siglo XIX la expansión urbana propugnada en el plan de Castro. Al lado sur de la vía y al oeste de la carretera de acceso a la estación de Hortaleza, con la sensación previa de núcleos aislados los unos de los otros, observamos la existencia del poblado del Apóstol Santiago y de los barrios del Cajón (a ambos lados de la vía), de Valdevivar y Querol —ambos de corte modestísimo— juntamente con núcleos de chabolas que contrastan necesariamente y aún más por su proximidad con las urbanizaciones Nuevo Mundo, Garcilaso de la Vega, Las Torres, El Henar y el gran hábitat Pinar de Chamartín. El Pinar de Chamartín ya era citado por Madoz como «propio del duque del Infantado, que aunque de grande extensión se halla poblado en muy pequeña

parte». El contraste se mantiene asimismo al otro lado del enlace ferroviario y del polígono industrial de Manoteras en que el conjunto residencial Virgen del Cortijo aparece junto con los barrios de Nazaret, Manoteras y Los Ángeles y cuya unión longitudinal con el otro sector sólo es posible por el estrecho puente sobre el ferrocarril que soporta el viejo camino sin asfaltar de la fuente de la Mora. Al mismo nivel, pero a la altura de Hortaleza, el barrio del Pañuelo es otra muestra de suburbio vinculado al medio rural.

Algunos de los barrios a que hemos hecho referencia albergan en su seno abundantes chabolas alineadas en calles intransitables. La pervivencia del chabolismo en este sector es un hecho y obedece a razones que la esfera oficial y social ha de esforzarse en hacer desaparecer. Valenzuela ha estudiado el problema en relación con el desarrollo migratorio de la capital; ha fijado las zonas de núcleos chabolísticos y ha ofrecido datos estadísticos que, referidos a este sector en 1973, pueden verse en los cuadros adjuntos:

CUADRO I

EL CHABOLISMO EN MADRID EN 1973

Distritos	Viviendas			Familias			Habitantes	Habitantes por Vivienda
	Habitadas	Deshabitadas	Totales	Inquilinos <sup>(1)</sup>	Propietarios	Totales		
1. Tetuán-Fuencarral .....	4.858	1.624	6.484	3.408	1.151	4.919	17.402	3,58
2. Chamartín-Hortaleza-Ciudad Lineal ..	3.537	473	4.010	2.294	1.293	3.587	14.066	3,97
3. San Blas-Moratalaz .....	3.142	544	3.686	2.359	791	3.150	11.013	3,49
4. Vallecas-Mediocía (1) .....	10.208	1.363	11.571	5.903	4.900	10.803	42.039	4,11
5. Villaverde .....	2.248	198	2.446	1.515	838	2.353	9.347	4,15
6. Latina-Carabanchel .....	1.972	84	2.056	1.527	445	1.972	7.737	3,92
Totales .....	25.965	4.286	30.251	17.006	9.778	26.784	101.604	—

Fuente: Censo de chabolas del término municipal de Madrid (1973).

(1) No se incluyen los barrios del Pozo del Tío Raimundo y San Diego (sector 4) ni el de la Meseta de Orcasitas (2.482 chabolas pertenecientes al sector 5).

CUADRO II

AGRUPACIONES DE CHABOLAS SEGÚN TAMAÑOS

Distrito	Agrupaciones total	De menos de 10 viviendas		De 10 a 100 viviendas		De 100 a 500 viviendas		De más de 500 viviendas		Total
		Agrupaciones	Viviendas	Agrupaciones	Viviendas	Agrupaciones	Viviendas	Agrupaciones	Viviendas	
1. Tetuán-Fuencarral .....	29	2	12	14	771	8	2.433	5	3.325	6.482
2. Chamartín-Hortaleza-Ciudad Lineal .....	43	6	51	22	949	14	2.450	1	530	4.010
3. San Blas-Moratalaz .....	30	1	3	18	654	10	2.045	1	671	3.686
4. Vallecas-Mediodía .....	26	1	9	14	632	9	2.311	2	8.137	11.571
5. Villaverde .....	17	1	6	9	401	6	1.932	1	502	2.446
6. Latina-Carabanchel .....	25	4	31	16	647	4	712	1	666	2.056
<b>Totales .....</b>	<b>167</b>	<b>15</b>	<b>112</b>	<b>93</b>	<b>4.054</b>	<b>51</b>	<b>11.883</b>	<b>11</b>	<b>13.831</b>	<b>30.251</b>

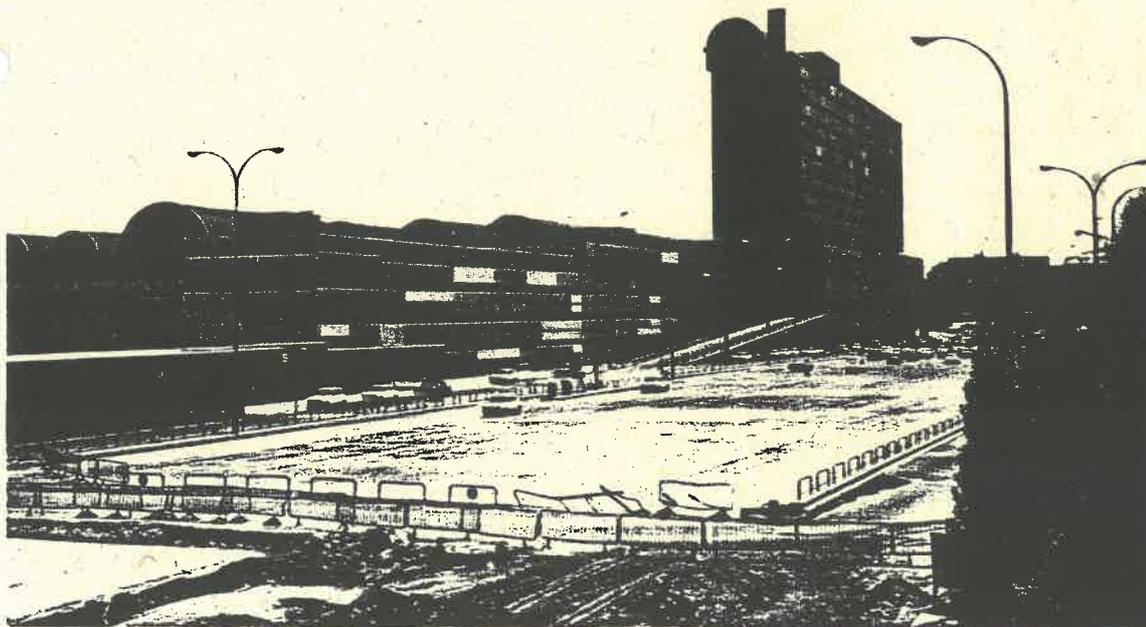
Fuente: Censo de chabolas del término municipal de Madrid (1973).

INFLUENCIA DE LA ESTACIÓN DE CHAMARTÍN

La zona del barrio comprendida entre la avenida de Burgos, Mateo Inurria y Generalísimo alberga el gran complejo de la estación de Chamartín que estudiamos en otro capítulo de esta obra. El crecimiento urbano de la zona y sus características más peculiares derivan, de un lado, de la influencia de la estación y, de otro, del propio desarrollo natural de la urbe por el eje de la Castellana y Generalísimo que, a lo largo del tiempo ha llegado a conectar y envolver por este lado el territorio de Chamartín. La prolongación de

la Castellana es idea que se remonta en las mentes municipales a 1915 y que se abrió en su totalidad en 1952, fruto de las acciones del plan de Ordenación de la Castellana de 1947, como ha estudiado el profesor Esquerra en el fascículo 41 de esta misma colección.

Así, las causas de la urbanización de este sector pueden establecerse en tres principales: La repoblación de terrenos urbanizables a base de bloques que, en muchas ocasiones, responden a impulsos cooperativistas y oficiales o a viviendas socioprofesionales como las que constituyen el barrio de San Cristóbal para empleados de la E. M. T.; la presencia de conjuntos de viviendas uni-



Panorama de conjunto de la moderna estación de ferrocarril, enclavada en terrenos del antiguo municipio de Chamartín.



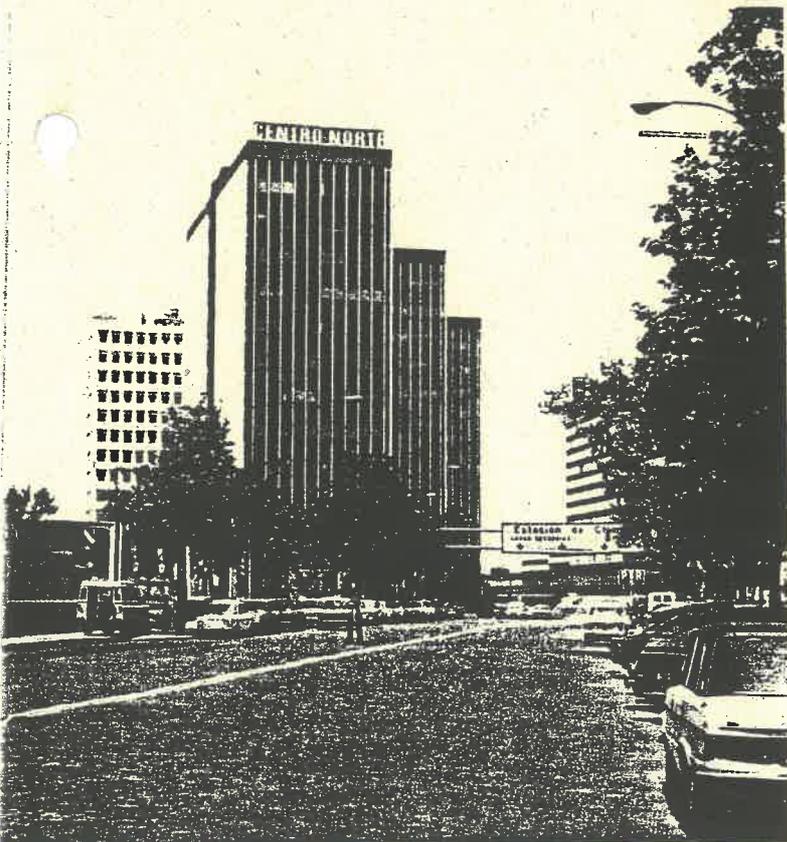
Los terrenos rústicos modernos torres de la estación «Gran Hábitat» Pinar de Chamartín.

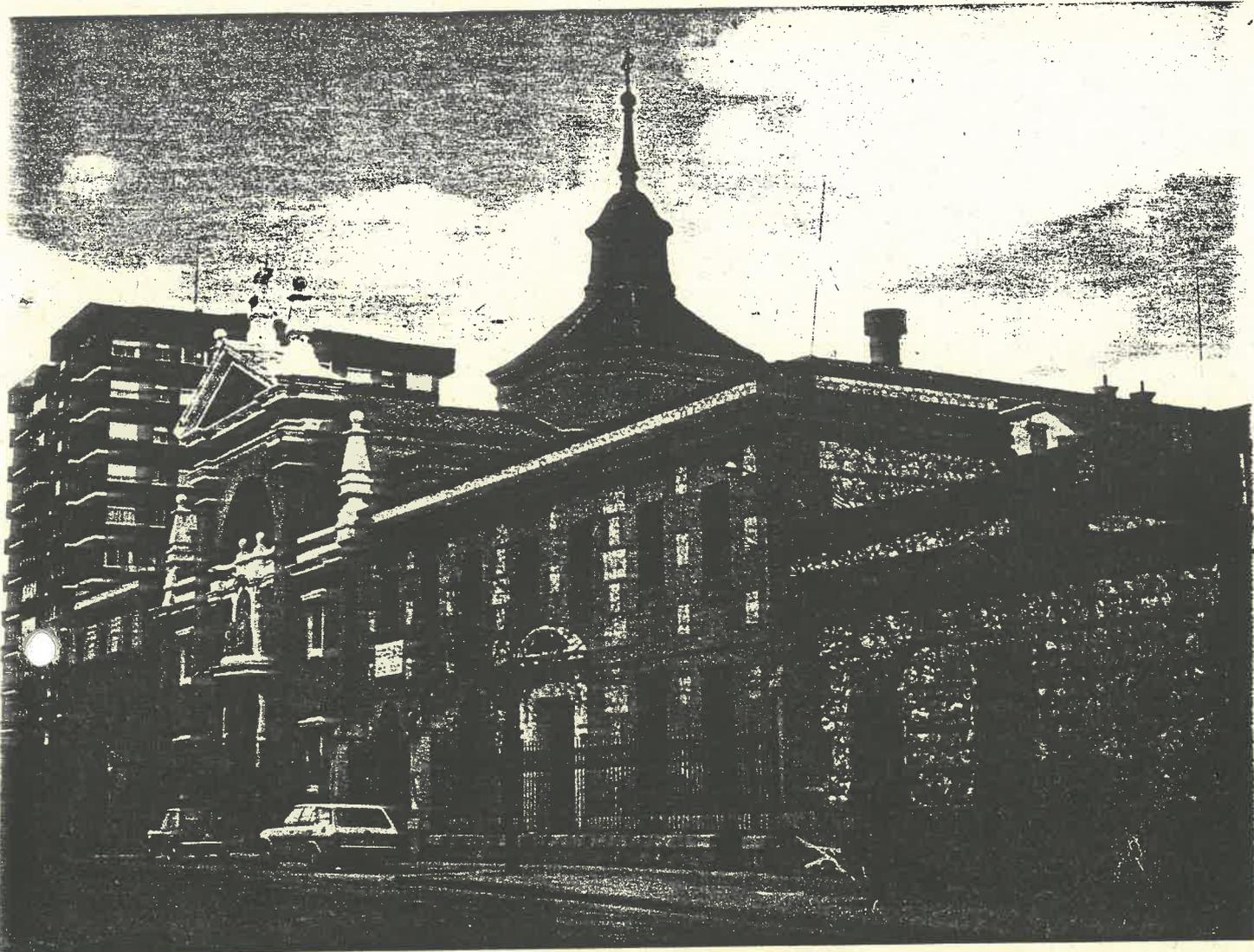
de Agustín de Foxá, Centro Norte, es ejemplo usada influencia de la estación ferroviaria en un medio urbano que, finalmente, se adapta a necesidades de la misma.

familiares, en calles recoletas y ambientes tranquilos, recuerdo de lo que los madrileños buscaban antaño en el territorio de Chamartín, como es el caso de la colonia Rosales; y, finalmente, aquellos rasgos resultado de la influencia directa de toda gran estación en un núcleo urbano. A este último propósito Valenzuela ha estudiado con detalle la influencia del complejo ferroviario en su entorno; de cómo éste ya se había planificado antes de que la expansión urbana de la

capital hubiera llegado a sus aledaños, y el conjunto de las consecuencias derivadas de carácter urbanístico. Se ha operado la transformación de un barrio en que tradicionalmente había prevalecido la vivienda unifamiliar por otro de casas elevadas con calles «al servicio» del tráfico de la estación, con bancos, restaurantes, tiendas, un conjunto urbanístico que recoge estos elementos denominado Centro Norte, el aumento ostensible del tráfico, y la nueva vía de acceso a la estación por Pío XII a través del túnel ahora en construcción. Todo ello, por obra y gracia de una gran estación, «personaje humano de primera magnitud —en palabras de Valenzuela— dotado de una capacidad de contagio de incalculables consecuencias y generador de unas necesidades infraestructurales que no deben relegarse a un segundo plano ante las más inmediatas y apremiantes exigencias técnicas y financieras de tan colosal obra pública». Un hecho negativo lo constituye la todavía no consumada vinculación de los viajeros de la estación a buenos transportes colectivos. De otra parte, el Plan Parcial de Chamartín Norte del Área Metropolitana prevé mejoras en la planificación del sector para paliar los efectos negativos que pueda comportar la estación (Comisión 25-5-73).

Desde el punto de vista industrial, comercial y de servicios, la zona responde a una conformación habitual en estos casos, e incluso, reproduce —con las debidas diferencias y en ciertos aspectos— el modelo de las industrias de la avenida de Burgos y Manoteras. Así, en la parte de Generalísimo se ha producido la ubicación de grandes talleres y almacenes de automóviles (SEAT y TALBOT), las cocheras de la E. M. T. en el perímetro de su propio barrio de San Cristóbal, antes aludido; la presencia en esta zona de la mayor densidad de medios de información periódica: La Editorial Católica, S. A. y los Medios de Comunicación Social del Estado; la ubicación de oficinas centrales de industrias y establecimientos que tienen su sede fabril en los polígonos del barrio situados al Norte; el fruto más próximo de una estación de ferrocarril representado en las calles de Mauricio Legendre y Agustín de Foxá —las más importantes de la zona— muy variadas y completas en multitud de establecimientos y relación con el ferrocarril aunque en este aspecto la propia estación albergue en su seno establecimientos comerciales, hoteleros y de distracción, como si tomara conciencia y atrajera hacia sí lo que tradicionalmente el ferrocarril ha producido en el medio urbano.





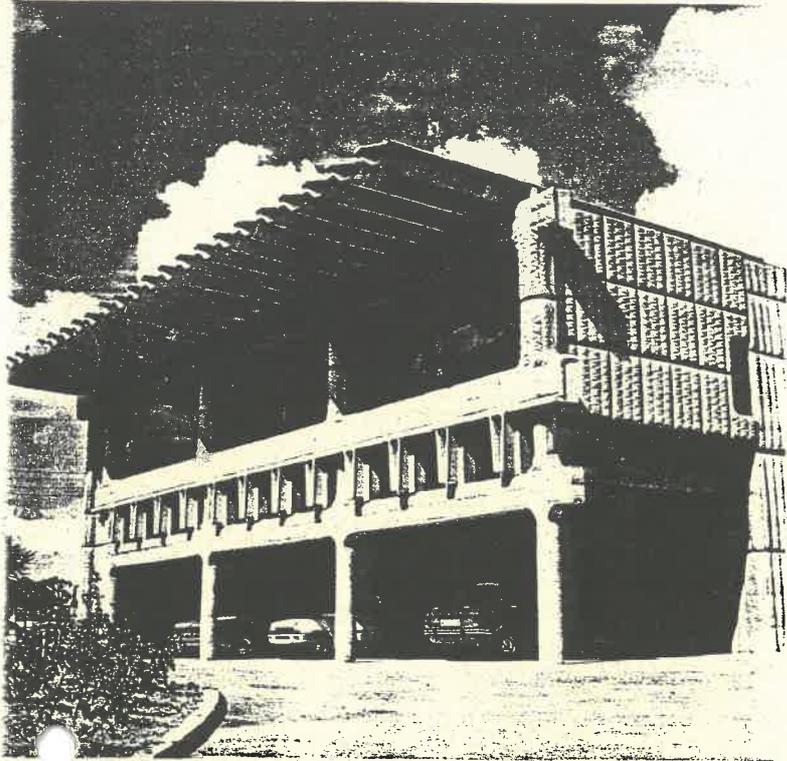
## CONVENTOS Y CENTROS DE ENSEÑANZA

La última nota que puede predicarse del barrio que estudiamos, y a la que aludíamos más arriba, es su carácter de gran zona residencial de las afueras, en que han proliferado instituciones como centros de enseñanza y religiosos. Entre los primeros cabe citar colegios de tanta tradición como el jesuita de Nuestra Señora del Recuerdo; la Institución Laboral de Nazaret, situada en el barrio del mismo nombre; el colegio de la Asunción, de Cuestas Blancas, ya en el límite con el vecino Alcobendas, el Teologado de los PP. Dominicos al que haremos referencia más adelante, y las dependencias de la Academia de Artillería, antigua Escuela de Aplicación y Tiro de esta Arma y cuyo emplazamiento se ha conocido tradicionalmente con el nombre de Cuarteles de Valverde, situados en la margen izquierda de la antigua carretera de Madrid-Irún. El edificio fue construido después de la guerra, en 1941, destinado en principio para Batallón de Automóviles hasta 1956 en que tomó posesión del mismo la Escuela de Aplicación y Tiro de Artillería, regulada por Decreto de 25 de julio de 1940 (D. O., nú-

mero 165) y para la que se establecen misiones de centro de enseñanza y como centro de estudios y experiencias. En junio de 1972 fue creado el Regimiento de Instrucción de la Escuela. Por ley de 3 de mayo de 1973 se fusionaron las antiguas Academias Especiales de Formación de Oficiales con las respectivas Escuelas de Aplicación respectivas, constituyéndose las nuevas Academias con la triple emisión de centros de enseñanza, centros de investigación y doctrina y centros de consulta. El 7 de julio de 1974 se consumó la fusión de este centro con la Academia de Artillería, hoy todavía situada en Segovia.

Los establecimientos religiosos ubicados en nuestro sector son: el convento de las Reparadoras, en la avenida de Burgos. Detenidas las obras de desmantelamiento, parte de su terreno vallado ha servido para construir una vía de acceso a la M-30; las congregaciones de Siervas de la Caridad y de Esclavas del Divino Corazón, ambas en la avenida del Recuerdo; la congregación de las Siervas del Evangelio, en el camino de la fuente de la Mora; el convento de las Madres Dominicas de Santa Catalina de Siena, a la derecha de la avenida de Burgos, y las Carmelitas Descalzas en la antigua carretera de Irún.

Convento de las Reparadoras: cuyas obras de desmantelamiento permanecen detenidas. Por su terreno vallado ha servido para construir una vía de acceso a la M-30.



## EL MUNDO DE MIGUEL FISAC

«Miguel Fisac —ha dicho Fullaondo— es una de las grandes figuras de esta primera generación [después de la guerra civil] y desde un punto de vista operativo el más importante, sin duda. A través de su ondulante, compleja, dilatadísima

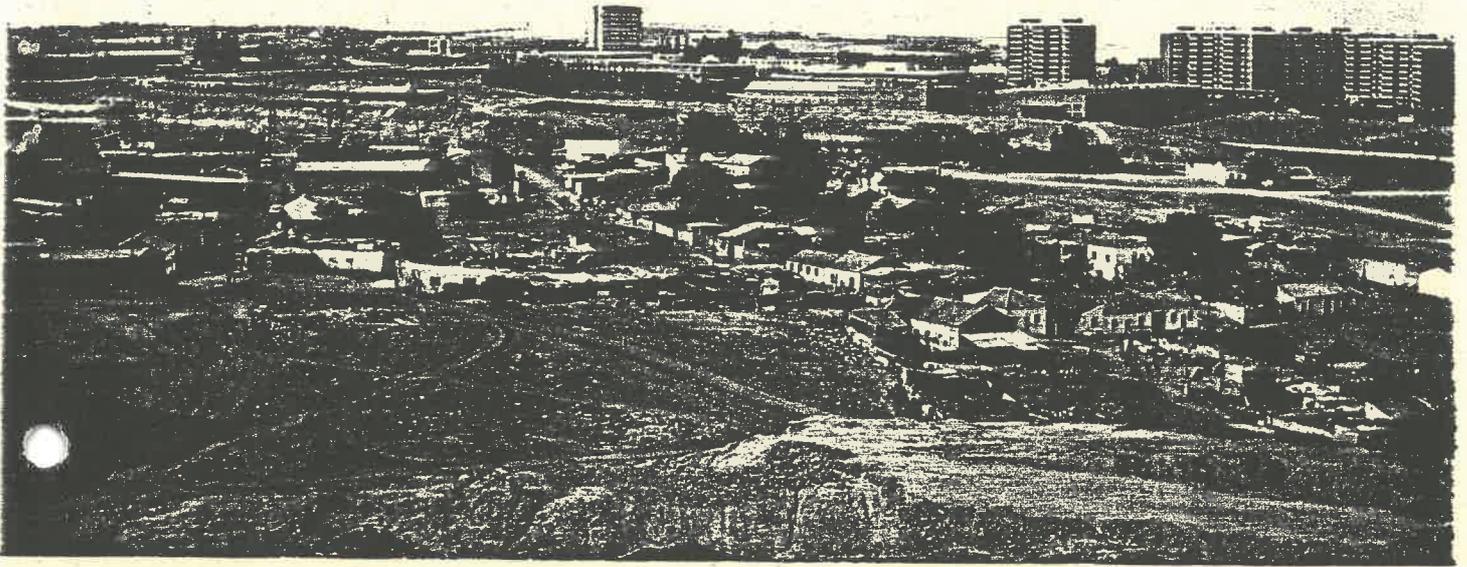
gestión profesional, pueden translucirse todos los avatares, incidencias, perplejidades, desalientos y revelaciones del premioso, intermitente discurso arquitectónico de los últimos treinta años españoles.» Fullaondo, y muy recientemente María Cruz Morales, nos introducen en el mundo artístico de Fisac, manchego de 1913, que ha elegido desde hace más de veinte años una parte de nuestro barrio —allá donde Madrid desciende hasta la frontera con Alcobendas, en el Cerro del Aire— para reflexionar y proyectar. Los dos estudiosos de su obra coinciden en señalar tres etapas (1942-49, 1950-59, 1960-74) en su arquitectura definida por él mismo como «un trozo de aire humanizado... acotado por procedimientos técnicos y al que se ha aplicado una cierta trascendencia, que se produce al buscar belleza».

En este sentir arquitectónico, Fisac juega esencialmente con dos materiales: el ladrillo y el hormigón, lo que ha dado lugar a un planteamiento nuevo. Él mismo —ha corroborado Morales— «se cifra en utilizar el hormigón no sólo como material estructural sino como material estrictamente arquitectónico, es decir, que cumple la función de sostener, cerrar y decorar. Este campo de investigación es muy reciente y en él se debe mucho a la aportación de Miguel Fisac». Las muestras que de la obra del arquitecto encontramos en nuestro peregrinar se distribuyen en tres tipos de arquitectura. Para vivienda, como su propia casa y estudio; religiosa, como el Teologado de los Dominicos y el colegio de Nuestra Señora de la Asunción; e industrial, representada por las fábricas de Agry-Alter, Made y Farmación.

La arquitectura religiosa es uno de los capítulos más sobresalientes de su obra, proyectada bajo la idea de obtener una simbiosis permanente del ánimo de los fieles con el espacio arquitectónico, del que debe buscarse que «tenga un no sé qué trascendente que produzca en los fieles el efecto sensorial de lo Otro, de lo que está fuera de ellos... El arquitecto necesita poner a la iglesia de hoy en contacto... con una trascendencia sobrenatural» (Fisac). Con el precedente significativo del colegio Apostólico de Arcas Reales (Valladolid), de 1952, en que nuestro arquitecto es pionero de una nueva concepción del arte religioso español, el Teologado de San Pedro Mártir de los Padres Dominicos es un conjunto de pabellones enlazados por una iglesia en que domina el ladrillo, una torre desnuda de hormigón armado, la presencia de grandes vitrales y la adecuación

del arquitecto Miguel en el Cerro del Aire, es el teologado de San ro Mártir, conjunto de nes enlazados por una que domina el ladrillo, de hormigón, grandes les y la adecuación de lementos para asegurar funciones monástica y parroquial.





de distintos elementos para asegurar una doble funcionalidad monástica y parroquial.

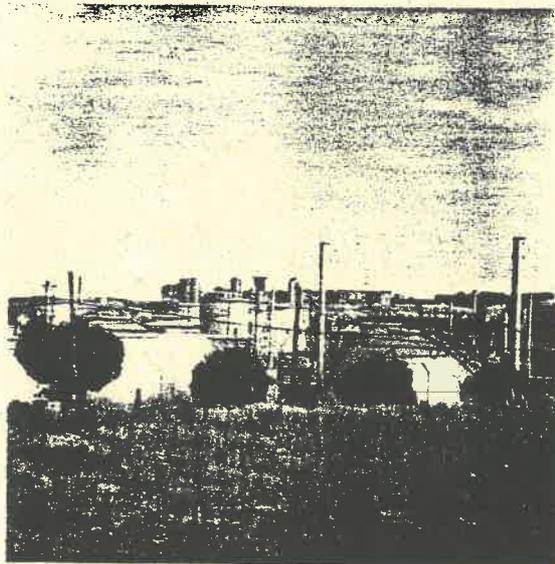
El colegio de la Asunción en Cuestas Blancas, y singularmente su capilla, refleja las orientaciones litúrgicas del segundo Concilio Vaticano enmarcadas en la comunicación entre el espacio para la asamblea parroquial y el presbiterio con ayuda de la forma elíptica. Pertenece a la tercera etapa del arquitecto en la que se busca el mayor vigor y efectividad artísticos por medio de la expresión del hormigón armado y pretensado. De esta misma etapa datan los Laboratorios Made (1961) a base de grandes juegos de moldes de hormigón prefabricado singularizados, por ejemplo, en la marquesina.

Que el espíritu creador de Fisac está vivo y goza de inquietud permanente no es afirmación dudosa. «Es preciso estudiar —son las más recientes palabras de nuestro arquitecto y su ideario más próximo— los problemas exhaustivamente para conseguir la arquitectura y el urbanismo que requiere nuestro tiempo, partiendo del estudio, cada vez más profundo, de las necesidades sociológicas y humanas que contienen los programas arquitectónicos y del espacio urbano, sin destruir, o reconstruyendo en otro caso el medio ecológico en que han de estar ubicados y aprovechando todas las posibilidades mecánicas, estáticas y estéticas de los materiales y las técnicas más nuevas, y también las de los materiales y las técnicas conocidas pero que pueden y deben actualizarse con la nueva visión que nos proporciona nuestra actual situación cultural, científica y técnica.»

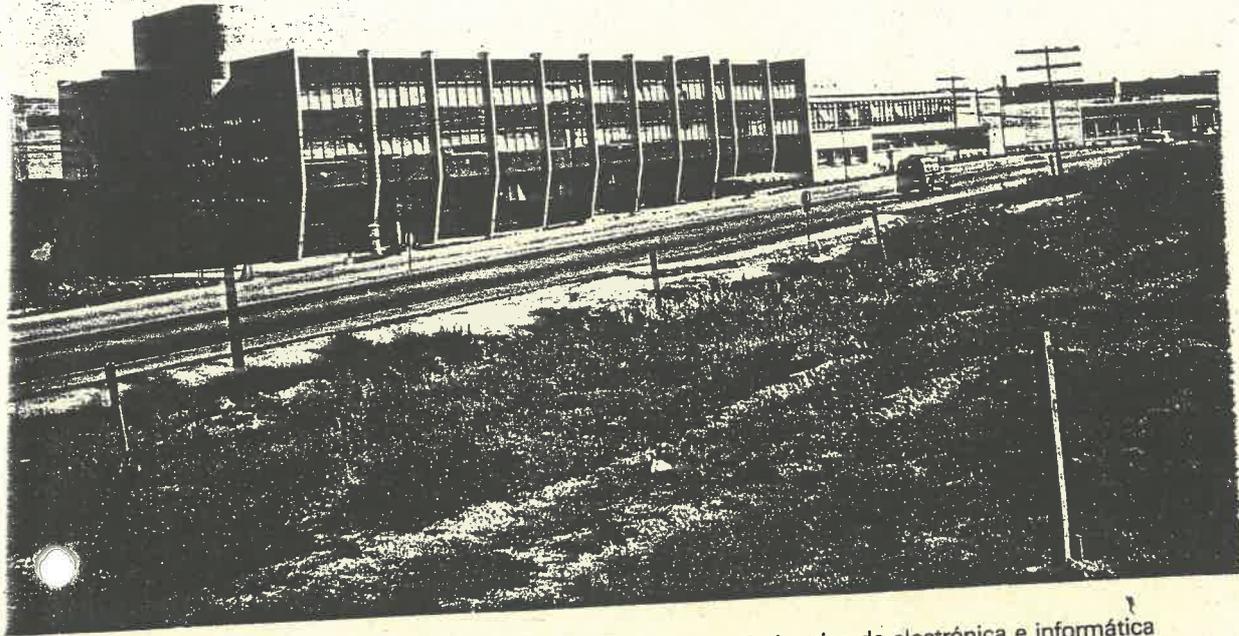
#### LA INFLUENCIA DE LA INDUSTRIALIZACIÓN EN EL BARRIO

En la actualidad, el sector nordeste de Madrid, es decir, la zona de influencia de los núcleos representados por Chamartín, Fuencarral, Hortaleza, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes es una de las zonas más industrializadas, lo que ha sido la causa, obviamente, del crecimiento demográfico de la misma. Las zonas de mayor densidad industrial son las representadas por los polígonos de Manoteras y avenida de Burgos, a la derecha del tendido ferroviario, y el Polígono de

El barrio de Valdevaria y barrio del Querol constituyen núcleos encerrados cada uno entre las modernas urbanizaciones, el ferrocarril y los edificios de la línea del Apóstol Santiago y la línea de San Luis.



Una muestra del polígono industrial de Manoteras: la fábrica de Gas-Madrid.



Fuencarral, cuyas industrias discurren a lo largo de la calle Antonio de Cabezón y antigua carretera de Irún.

En el Polígono de Manoteras y sector de la avenida de Burgos —actual carretera de Francia—, se ubican industrias o empresas comerciales del automóvil propiamente dichas —Renault, Mercantour, Santana— o de transporte —Trapsa, Prebetong y el Parque de Material de Camiones de Basuras del Ayuntamiento de Madrid—; empresas de la construcción como Fomento de Obras y Construcciones, y Huarte y Dragados, Empresarios Agrupados; laboratorios farmacéuticos y de alimentación como Agry-Alter, Made, Farmabión, Conservera Campofrío; una cerámica, la de

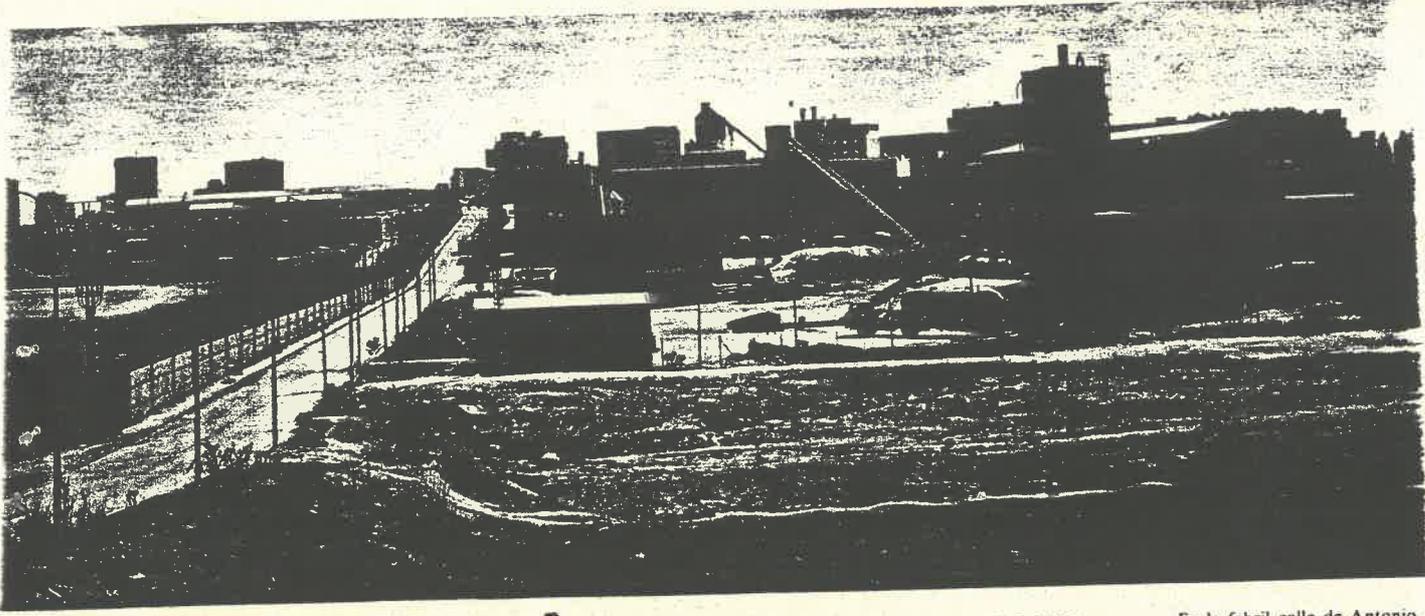
Santa Teresa; industrias de electrónica e informática como la Sociedad Electrónica, S. A. y Meconsa; una fábrica de gas, la de Gas Madrid, S. A.; industrias gráficas, como la de Editorial Dólar.

El eje longitudinal, de carácter totalmente industrial, formado por la calle Antonio de Cabezón y su prolongación en la antigua carretera de Irún presenta una gran proliferación industrial de naturaleza semejante a la del anterior polígono unido a la influencia creciente de la estación férrea de Fuencarral o Centro de Tratamiento Técnico. En la zona, que ahora someramente describimos, se encuentran empresas de construcción e inmobiliarias como Hormigones Madrid, S. A., Vías y Construcciones, S. A., Compañía de Asfaltos y Portland Asland, Agromán, Construcciones y Contratas, Huarte y Cía., Inmobiliaria Nuevo Toboso e Inmobiliaria Acorme, Pioneer Concrete Hispania y Sociedad Española de Obras Públicas; dependencias de departamentos ministeriales (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, Ministerio de Defensa); empresas editoriales y de artes gráficas como Espasa-Calpe, S. A., Selecciones Gráficas, Novograph; producción de espectáculos en los Estudios Roma; de maquinaria agrícola electrónica, farmacéutica e industrial como Instalaciones Maquinaria y Herramientas Industriales, Sociedad Anónima de Suministros Eléctricos Especiales, Ibérica de Especialidades Geotécnicas, Maquinaria Eléctrica Indar, Miele, Provedora Industrial Española, Textil Jarillas, Maderas Guillén y Cofares.

El Centro de Tratamiento Técnico de la Renfe en Fuencarral es una estación paralela y comple-



FUNDACION  
de los FERROCARRILES  
ESPAÑOLES  
SANTA ISABEL, 44  
28012-MADRID



mentaría a la de Chamartín pero cuyo objeto es el mantenimiento del material de tracción móvil, esto es, el conjunto de operaciones que permiten ir a punto de las máquinas y vehículos. En los «fosos de visita» se observan las deficiencias, que se transmiten a los «fosos de reparación». Desde allí los trenes pasan al «haz de formación» donde se determina la forma de las composiciones ferroviarias. De allí pasan a la «bandeja de lavado» y «haz de espera» donde se acondicionan anteriormente. Asimismo, en verano e invierno los coches son sometidos a una prerrefrigeración o precalentamiento, respectivamente, antes de ser puestos en servicio de nuevo.

#### EL BARRIO COMO NÚCLEO Y DEPÓSITO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES:

Junto a las notorias características de ruralidad, formación progresiva de un *hábitat* urbano y residencial y foco de localización industrial, nuestra zona ostenta su sello más granado en haberse constituido como núcleo y depósito de transportes y comunicaciones. Dentro de este aspecto destaca, lógicamente, la presencia e influencia consecuente de la nueva estación ferroviaria de Chamartín.

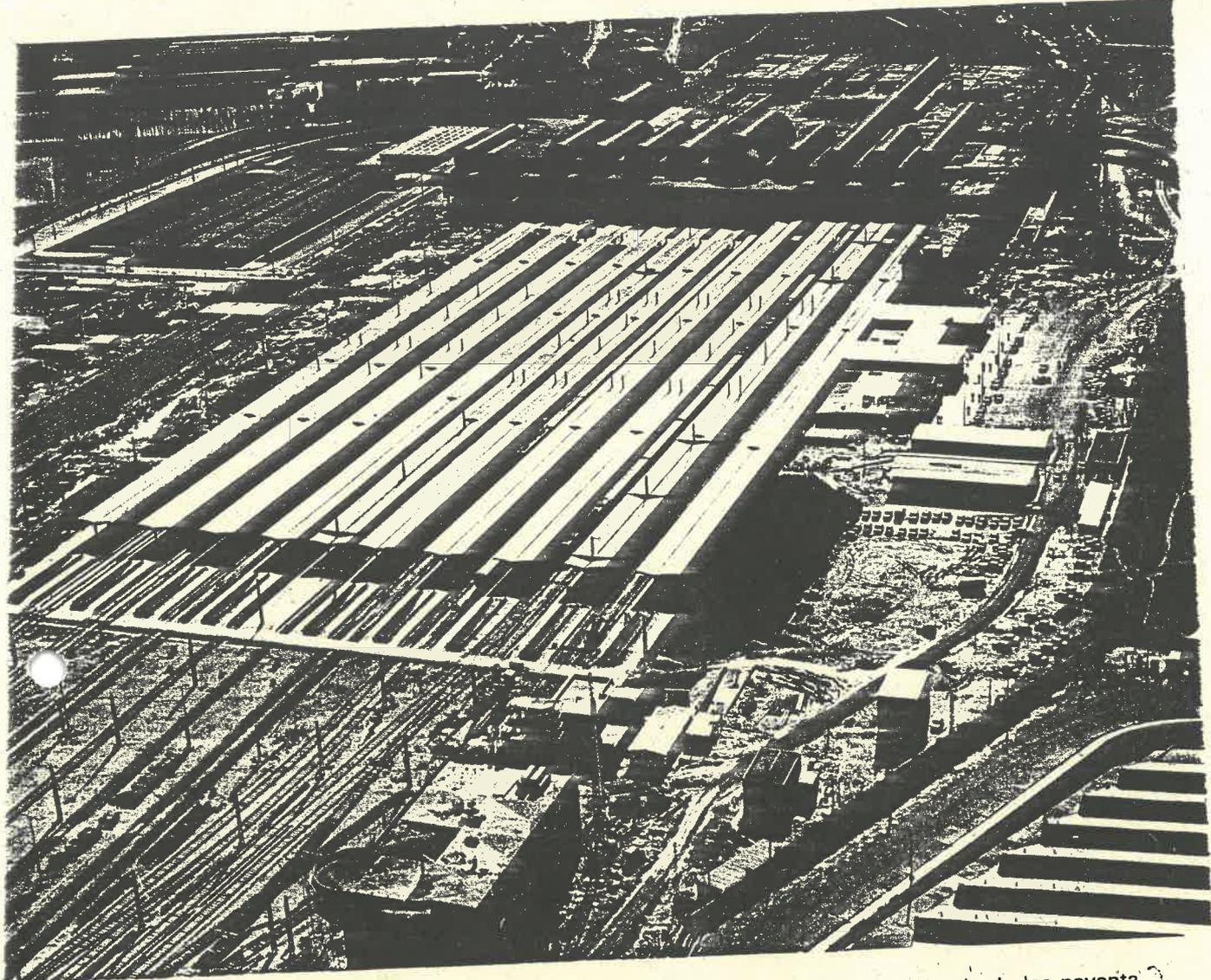
Desde tres perspectivas podemos contemplar la materia contenida en el capítulo: Desde el conocimiento y evolución del transporte merced al cual se ha comunicado nuestro barrio con la capital en los tiempos modernos; desde el análisis de aquellos ferrocarriles que surcan o han surcado su suelo, singularmente los de enlace y los de cercanías y, finalmente, desde el estudio de los proyectos y realidades de vías férreas que han considerado nuestro barrio como cabecera de grandes líneas de esta índole. Todo lo anterior ha de servirnos de pórtico para la presentación de las cuestiones relativas a la actual estación de Chamartín.

#### EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE URBANO Y EL ACCESO A MADRID

Procede retrotraerse a los tiempos en que el sector urbano que nos ocupa vive lejos de Madrid y situado tras los límites de tres municipios: Fuencarral, Chamartín y Hortaleza. Un nuevo examen a los planos de situación de Madrid en conexión con los alrededores nos permite fijar las vías o caminos de enlace de Madrid con nuestro barrio. Si tomamos como base de reflexión los planos de Colubí (1866), el euroforimétrico (1867), los de Ibáñez de Ibero (1872-74) y de Cañada (1900) y los municipales de 1929 y 1955, observamos los siguientes caminos de conexión vistos desde Occidente a Oriente: 1) Carretera de Francia, que desde la glorieta de Quevedo sobrepasaba Cuatro Caminos y discurría a través de la hoy plaza de Castilla. Este era asimismo uno de los caminos habituales al pueblo de Chamartín si recordamos las palabras de un personaje de Pérez Galdós en su novela *Napoleón en Chamartín*: «Con estos y otros coloquios rebasamos más allá de la venta situada en lo que hoy se llama Cuatro Caminos, sin hallar alma viviente ni sentir rumor alguno; pero cuando estábamos cerca del camino que a mano derecha conduce a Chamartín, percibimos un ruido lejano que a todos nos dejó suspensos, pues no parecía sino que temblaba la tierra al galopar de millares de caballos»; 2) Camino del Zarzal o Camino Bajo de Chamartín, prolongación de la calle de aquel nombre que, atravesando el actual García Morato, se unía más adelante con el camino o vereda de Maudes, pasaba por este lugar y llegaba a Chamartín; 3) La Vereda de Postas arrancaba de la intersección aproximadamente del actual García Morato y Camino del Zarzal y se bifurcaba antes de penetrar en el término de Chamartín; 4) El Camino Viejo de Chamartín, que arrancaba a la derecha del Camino de Maudes en su tramo final; 5) El Camino Alto de Chamartín con arranque del actual paseo de la Castellana; 6)

En la fabrij calle de Antonio Cabezón, paralela al tendido ferroviario procedente de Chamartín, se alinean una gran parte de las industrias del polígono de Fuencarral.

FUNDACION  
de los FERROCARRILES  
ESPAÑOLES  
SANTA ISABEL, 44  
28012-MADRID

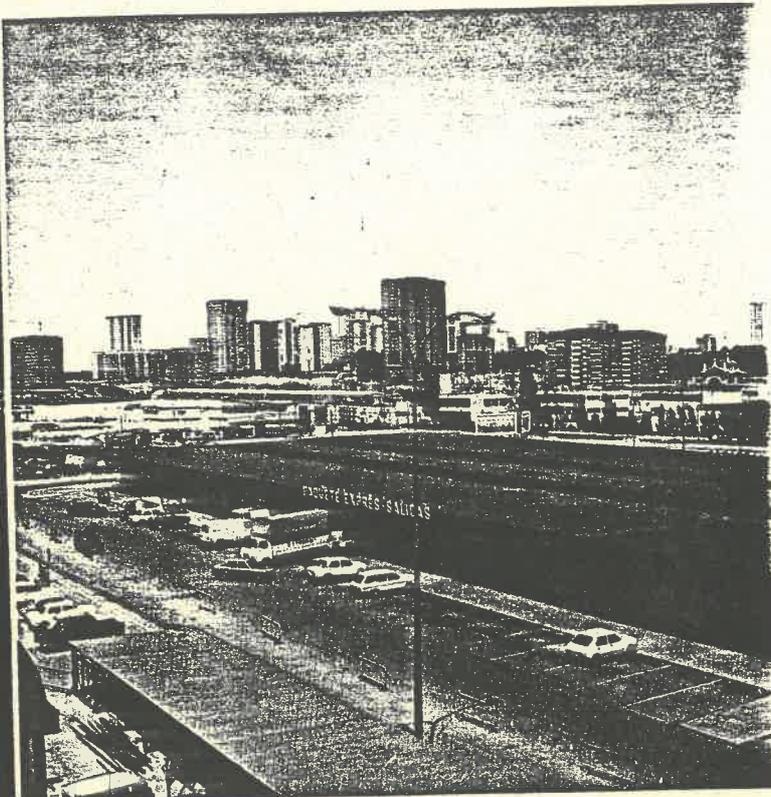
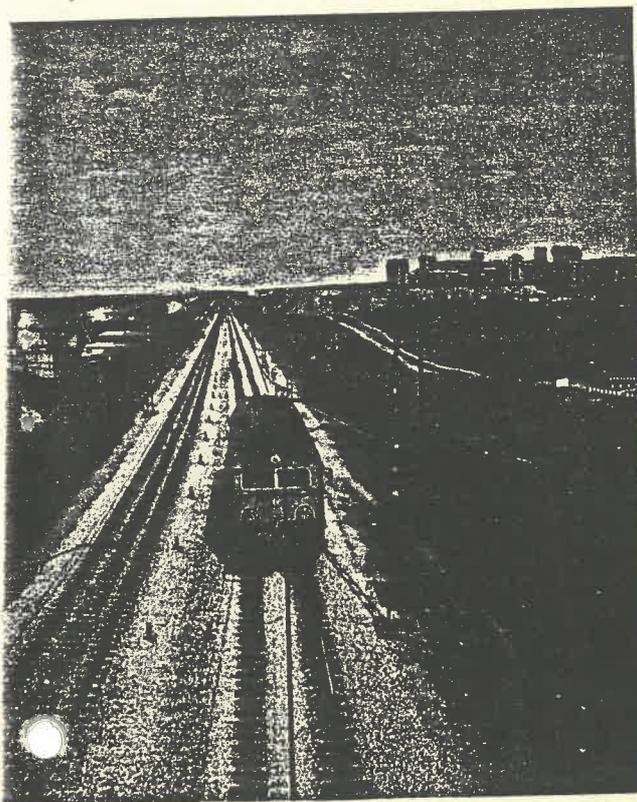


de Chamartín, era modernista, estado con una sta 20 millones viajeros al año (arios), y posee s y 12 andenes de 500 metros.

El Camino de Hortaleza desde el mismo arranque hasta el término municipal de Chamartín.

Evidentemente fue el desarrollo urbanístico posterior el que se encargó de seleccionar las mejores vías de acceso desde el centro de la capital hasta el extrarradio. Esta idea nos permite introducirnos en el problema del transporte urbano de corte moderno que inició su resolución en la segunda mitad del siglo pasado. Ha sido también el profesor Valenzuela quien ha dedicado un estudio al tema de los orígenes de los transportes urbanos y de cercanías de Madrid sobre la base de la estrecha dependencia que se establece entre crecimiento espacial y transportes humanos dada la necesidad de nexo existente siempre entre los habitantes de barrios alejados y los centros neurálgicos de trabajo. Es por ello a partir de los años 1870 cuando se observa un gran crecimiento urbano periférico a Madrid en consonancia con el desarrollo de los modernos medios de transporte de personal. Estos, en un principio, se tipifican en ómnibus, ómnibus tipo *ripert* y tranvías —que heredan los sistemas de tracción por caballería de los medios anteriores— hasta su conversión en energía eléctrica. Las primeras líneas del tranvía datan de 1871 y 1876.

Sin embargo, es en la década de los noventa cuando nacen las líneas al servicio del extrarradio de Madrid, más allá del Ensanche. Dos líneas de tranvías afectan a nuestro estudio: la primera de ellas, la establecida por don Felipe Trigo y Cía. que llegaba a Cuatro Caminos y enlazaba con Chamartín (1898) y Fuencarral (1899) y pasaba por el populoso núcleo de Tetuán, dependiente de Chamartín, municipio este último de importante fuente de viajeros por su papel de abastecedor de la capital y por albergar dos importantes colegios. En 1903 entra en funcionamiento una línea de gran extensión, la de Ventas-Ciudad Lineal-Cuatro Caminos, pasando por Chamartín. Sobre la base de servicio al gran proyecto de Ciudad Lineal existió un proyecto de «ferrocarril-tranvía económico de circunvalación» (1892) que —en palabras del profesor Valenzuela— «recorrería la barriada todo a lo largo convirtiéndose en el espinazo de ella y sirviendo de paso a los pueblos del entorno de Madrid, que el primitivo proyecto pretendía integrar. Las características de esta línea eran realmente revolucionarias (con doble vía, tracción eléctrica y ancho normal) dentro del contexto tranviario del momento; por su longitud (43 kilómetros y velocidad 30-32



kilómetros/hora) estaba llamado a ser algo excepcional. Se pensaba incluso, andando el tiempo, completar el circuito en torno a Madrid a través del Monte del Pardo para enlazar Pozuelo de Alarcón y Fuencarral, principio y fin de la línea en el proyecto sometido a aprobación. El presupuesto ascendía a once millones, el más alto de todos los tranvías de Madrid. Aunque aprobada la concesión, no se llevó a cabo».

Las tempranas fechas en que el sector es conectado por transporte regular con Madrid, juntamente con su situación idónea como cabeza de comunicaciones al norte de Madrid, ha permitido mantener una tradición de transporte colectivo por carretera cuyas muestras más sobresalientes, además de las líneas que recorren actualmente su suelo, son las inmensas cocheras propiedad de la E. M. T., las cocheras de la empresa particular de autobuses periféricos TRAPSA y el parque de material del servicio municipal de buses.

## FERROCARRILES DE ENLACE Y CERCANÍAS

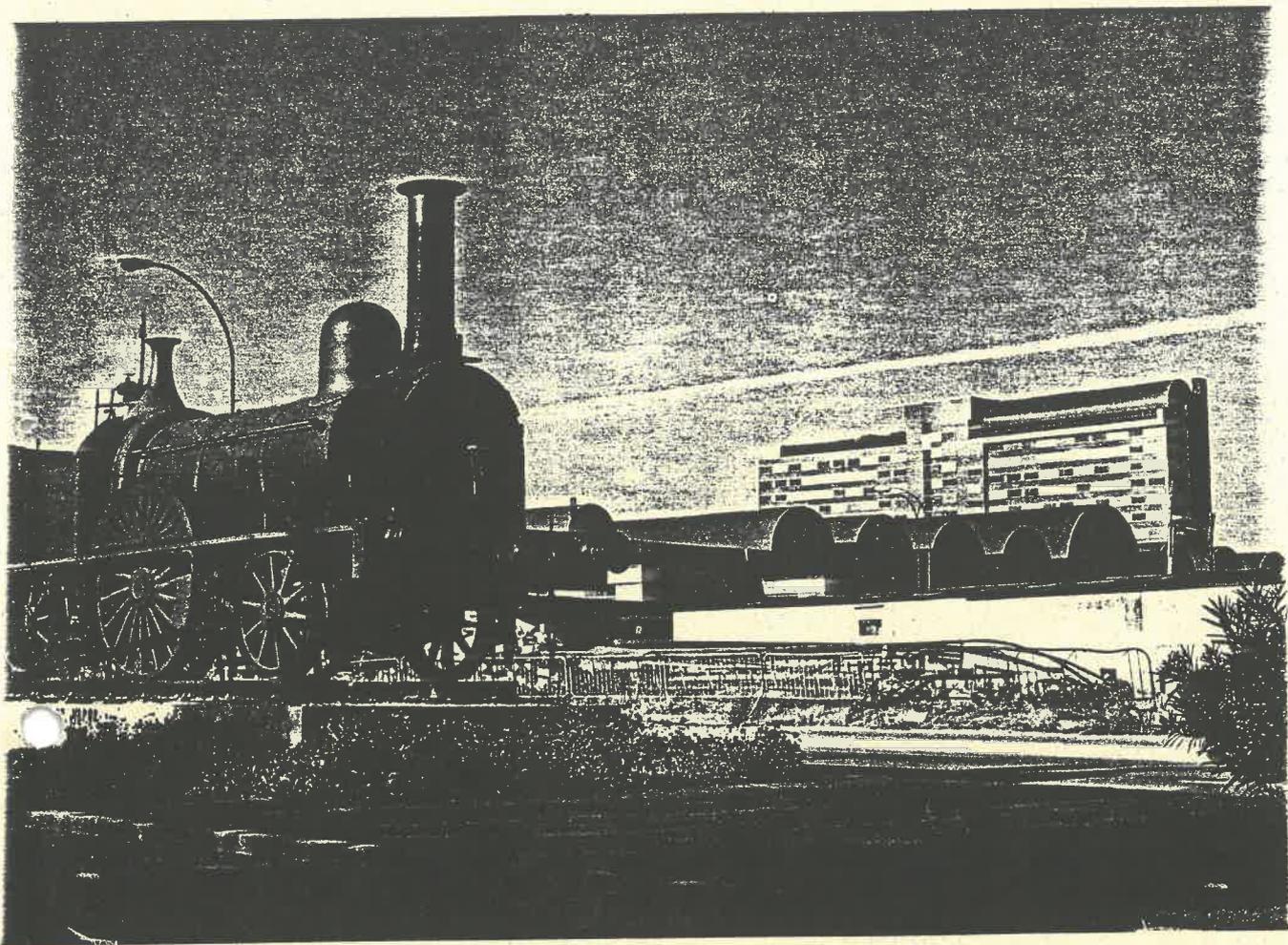
El sistema de enlaces ferroviarios de la capital de España —tenaz preocupación, pues se partía de la existencia de estaciones independientes para líneas independientes— se inició con la vía de circunvalación que unía la estación de Atocha con la de Príncipe Pío a través de las estaciones de Peñuelas e Imperial en 1863 (véase fascículo núm. 25). En este momento, desde la estación de Chamartín se contemplan tres enlaces ferroviarios: el que comunica dicha estación con la línea

de los ferrocarriles del norte a través de Pitis y Pinar de las Rozas; el que la comunica con las líneas de Barcelona, Levante y Andalucía a través de las estaciones de Hortaleza y O'Donnell, y la «vía de enlace» propiamente dicha, subterránea, que comunica Chamartín con Atocha por medio de las estaciones urbanas de Nuevos Ministerios y Recoletos. Si las dos primeras son de corte reciente y responden al carácter progresivamente centralizador de la estación de Chamartín —a que más adelante haremos referencia—, el último ha sido consecuencia de un largo proceso que merece nuestra atención.

En efecto, el proyecto de enlaces surge primitivamente —como asevera Wais— en 1917, de proyección militar con un trazado que, comenzando en Pozuelo, continuaba por Húmera, Alcorcón, Leganés, Getafe y Vallecas para enlazar con las líneas de Barcelona y Andalucía. El mismo año se inicia la serie de proyectos de enlace de ambas estaciones a nivel subterráneo: 1) El proyecto del ingeniero don Fernando Reyes en el que el enlace bajo la Gran Vía, entonces en construcción, llegaría a Cibeles y desde allí a Atocha; 2) El proyecto de don Luis Montesino y don Luis Alcalá en 1924, con ramal desde el Plantío para pasar por Fuencarral, Chamartín, Castellana hasta Atocha; 3) El proyecto de los ingenieros Arillaga, Alix y Bonet, de 1928, que se iniciaba en Chamartín, y, en Nuevos Ministerios, contaba con dos estaciones para viajeros y para mercancías. De la existencia de tantos planes se deduce la importancia que habría de tener la resolución de este problema en el futuro de la coordinación de las vías férreas.

Vía de enlace que comunica estación de Chamartín con líneas de Barcelona y Andalucía a través de las estaciones de Hortaleza (al fondo a la derecha) y O'Donnell...

Obsérvese la impresionante transformación que los modernos edificios han operado sobre «hábitad» rústico de Chamartín por causa de la estación y la prolongación urbana de Madrid hacia el Norte.



a de dos  
roccarril.

Fue en 1932 —ya decidida desde 1926 la construcción del ferrocarril directo Madrid-Burgos por el Plan Guadalhorce— cuando Prieto, ministro de Obras Públicas, dio impulso al proyecto que se iniciaría desde Chamartín, futura estación del ferrocarril directo aludido. En 1935 ya se había vaciado la estación de Nuevos Ministerios. En 1949 las obras no habían avanzado excesivamente. Finalmente, los 7,3 kilómetros de longitud del túnel de la Castellana fueron puestos en funcionamiento en 1967, al servicio de los trenes de cercanías y de carácter metropolitano. (Recuérdese que la planificación del enlace se ideaba en 1932 con el doble propósito de asegurar la continuidad de las grandes líneas nacionales y de establecer las bases para un eficaz servicio de cercanías.)

Precisamente el tema de los ferrocarriles de cercanías ha gozado de gran esplendor. A Wais, Valenzuela y González Yanci debemos estudios sobre su trazado e influencia en el crecimiento urbano. Ferrocarriles de vía estrecha tratan de comunicar Madrid con poblaciones cercanas de donde la capital se abastece de ciertos productos. Constituyeron las siguientes líneas: Madrid-Arganda (1886), con estación en el barrio del Niño Jesús; Madrid a Villa del Prado y Almorox (1891), que partía de la estación de Goya en el paseo de Extremadura, y, finalmente, la línea de Fuencarral a Colmenar Viejo. Todos estos ferro-

carriles rurales o de cercanías obtuvieron gran éxito en determinado momento, éxito que, según Valenzuela, «arranca de lo oportuno de su aparición en un momento en que el tráfico por carretera encarecía el transporte de viajeros y mercancías por seguir usando la tracción animal; de aquí el nombre de económicos que recibieron estos ferrocarriles. En el caso concreto de los de Madrid su finalidad consistía en facilitar a los pueblos próximos el transporte de sus productos a la capital, ya que constituía para muchos el más importante de sus medios de vida. Su carácter, por tanto, sería mixto».

Para estimular la riqueza de los pueblos más allá de Fuencarral surgió el llamado Ferrocarril de Colmenar Viejo —con posible prolongación a Miraflores— en 1895, por una sociedad que más tarde se puso de acuerdo con la Compañía Madrileña de Urbanización (Concesión por Real Orden de 26 de marzo de 1907). La línea, con ancho de 1,44, se inauguró el 23 de julio de 1911. Constaba de 22 kilómetros y se prolongaba hasta Cuatro Caminos a través del tranvía que salía de Fuencarral. Bajo la inspiración de Arturo Soria, presidente de la Compañía, las estaciones trataron de rodearse de zona verde y 6.000 árboles fueron plantados a lo largo del trazado. En el período 16-12-42 a 1-1-43 se transformó el ancho de vía a un metro. La línea sufría constantemente la competencia de la carretera,

aba paralelamente, y se apoyaba esen-  
 en el transporte de piedra procedente  
 nes. En el período 1943-48 se registra  
 esplendor de este ferrocarril. Fue supri-  
 grandes pérdidas, el 30 de junio de  
 actual ferrocarril Madrid-Burgos directo  
 a restaurar la primitiva línea.

## LA DE GRANDES FÉRREAS: PROYECTOS JADES

tor de Madrid en que nos movemos  
 o es cabeza y lugar de paso de grandes  
 f... rril de las que unas quedaron en  
 proyecto, como las directas Madrid-San-  
 Madrid-Santoña y Madrid-Bilbao y otra,  
 alidad, como es el ferrocarril directo  
 Burgos.

yecto del directo Madrid-Santander o del  
 o, pues los pueblos por los que pasaba  
 proximadamente en el meridiano de  
 data de 1845 y recibió autorización del  
 por Ley de 15 de Junio de 1894. El de  
 Santoña, citado por Valenzuela, se con-  
 vía estrecha, recorrería 417 kilómetros y  
 anciado por capital belga.

ía de ancho internacional se proyectó el  
 Madrid-Bilbao por una sociedad erigida  
 ciudad el 2-12-1901 y pasaba desde  
 por Paracuellos, Torrelaguna, Buitrago.  
 También con vía estrecha fue proyectado  
 o Madrid a Burgos que pasaba por Torrela-  
 concedido en los años 1892, 1893 y  
 er... os que fueron transferidos en 1895  
 s banquerós belgas y, al año siguiente, a  
 edad bilbaína. En el plano de Cañada de  
 parece, junto al antiguo hipódromo y  
 calle Serrano y detrás del Museo de  
 Naturales, el proyecto de estación  
 Burgos con un trazado de la vía férrea  
 o a la derecha y atravesando Hortaleza a  
 del camino Viejo de Burgos.

o que esperarse —dice Wais— ... a que en  
 e aprobase un Plan, que se llamaba de  
 necesidad, para construir ferrocarriles por  
 lo; formando parte de ellos iba incluido el  
 a Burgos, que aún así tardó en ser termi-  
 nes después de empezadas algunas de  
 as se sucedieron varios ministros que no  
 recomendable, urgente o posible verlas ter-  
 s.» Fue inaugurada la nueva línea en



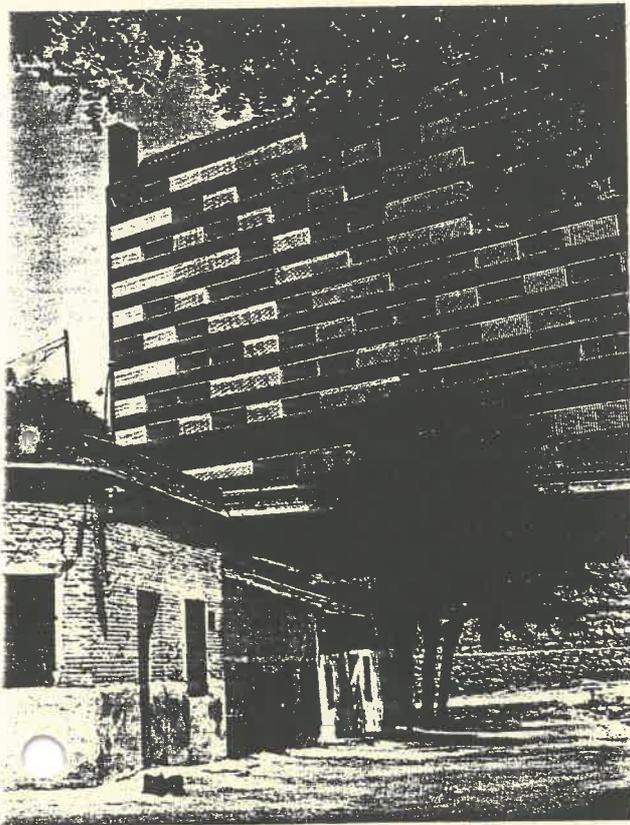
## LA ESTACIÓN DE CHAMARTÍN

Los orígenes de una estación que habría de  
 situarse en Chamartín arrancan de dos hechos.  
 De una parte, de la polémica surgida cuando se  
 proyectó la línea Madrid-Valladolid entre los par-  
 tidarios de su paso por Ávila, que así se consumó  
 (1856), o por Segovia, que se hizo más adelante.  
 La posibilidad que abría la Ley de 15 de julio de  
 1856 permitió en 1867 la presentación de un  
 proyecto de línea a Valladolid pasando por  
 Segovia y que arrancaría de Chamartín y Fuenca-  
 rral, situando la estación en la zona norte de  
 Madrid (Chamberí). De otra parte, la idea de que

Los recursos arquitectóni-  
 del complejo de Chamartín  
 comprenden accesos ajar-  
 y ambientes procurados r  
 hacer más familiar al via-  
 su estancia.

Vista de uno de los ande-  
 en el momento de émba-  
 de viajeros.





...sita  
o del  
sufre  
terna  
artín.

Madrid contara con una gran estación central siempre se mantuvo latente desde que don José Almazán redactara en 1857 su *Memoria sobre el establecimiento de una estación central donde se unan los principales ferrocarriles que han de ejecutarse en España*. En todo caso, la idea de la ubicación de una estación en Chamartín sobrevino en 1928 cuando se aprobó la construcción del directo Madrid-Burgos y de los enlaces ferroviarios, consecuencia del citado Plan Guadalupe de 1926.

Las obras de la primera estación de Chamartín se iniciaron en 1966. Terminadas en 1968 ya había entrado en servicio el túnel de la Castellana en noviembre de 1967. Al año siguiente fue inaugurada la línea directa a Burgos aunque entró realmente en servicio en 1969. Un estudio de la empresa EYSER —iniciado en 1970 y concluido en mayo de 1971— para calibrar un efecto económico-financiero de la inversión para la construcción de una estación que absorbiera líneas

procedentes de Príncipe Pío y Atocha, así como su rentabilidad económica y social, determinaba que los costes de inversión quedaban ampliamente sobrepasados por los *beneficios empresariales* (valor de los terrenos liberados en Príncipe Pío, valor del terreno creado en Chamartín, disminución de los costes de explotación ferroviaria, valor residual de las instalaciones proyectadas, beneficios producidos por el aparcamiento) y *beneficios sociales* (ahorro de tiempo de desplazamientos internos y externos de los viajeros, ventajas ofrecidas por el túnel de enlace entre la avenida del Generalísimo y la avenida de la Paz). En suma, la Villa de Madrid habría de contar con dos grandes estaciones-término: Atocha, para los trenes del Sur y Levante, y Chamartín para los del Norte. En estos momentos, y desde el 26 de julio de 1979, la estación de Atocha va a experimentar importantes obras de adaptación, lo que ha motivado la transferencia de los trenes de Levante a Chamartín, y los de Galicia, desde esta última estación a Príncipe Pío, abierta de nuevo provisionalmente.

En la actual y magna estación de Chamartín, una de las más importantes de Europa, de arquitectura dinámica conservando la ferroviaria tradición de la cubierta marquesina, hay que destacar tres funciones: La función de estación terminal de líneas de largo recorrido; como estación de cercanías y como centro de tratamiento técnico a que nos referíamos líneas más arriba. Proyectada con una capacidad de hasta 20 millones de viajeros al año (60.000 diarios), 21 vías y 12 andenes de casi 500 metros, consta de cuatro zonas: Zona A. Cercanías y Oficios (14.220 metros cuadrados); Zona B. Paquete exprés y auto-expreso (5.520 metros cuadrados); Zona C. Largo recorrido (46.620 metros cuadrados), y Zona D. Dependencias y Servicios-Hotel (21.660 metros cuadrados).

## RICARDO DE LA VEGA

---

Hijo de Ventura de la Vega y de la cantante Manuela Oreiro, don Ricardo de la Vega y Oreiro nació en Madrid, en la calle de Santa Clara, el 7 de febrero de 1838, como quedó escrito en su partida de bautismo en la iglesia parroquial en que lo recibió, que fue la cercana de Santiago y San Juan (Libro XIII de Bautismos, folio 113, vuelto). Ha sido general el error de hacerlo un año más joven y así figura también en la lápida colocada en la casa donde murió. Comenzó sus estudios en el célebre Colegio Masarnau, donde se graduó de Bachiller, cursando después Literatura en la Universidad. Estudió francés, que después había de serle tan útil para arreglos teatrales de este idioma.

Pronto huérfano de madre, le atrajo la música y la poesía, siguiendo el ejemplo paterno. Fue funcionario del Ministerio de Fomento y al desgajarse de él la parte educativa, del de Instrucción Pública y Bellas Artes, donde llegó a ocupar la plaza de Jefe de la Sección de Bellas Artes, hasta jubilarse el 13 de abril de 1910. También oficialmente fue conservador de la Ermita de San Antonio de la Florida.

Casó el 23 de diciembre de 1868 con doña Rosario Herreros, realizándose la ceremonia en Getafe, de donde era natural la novia y adonde, ya desde entonces, estuvo, por esta razón, muy vinculado. El matrimonio llegó a tener once hijos, de los que ocho vivían al morir nuestro autor.

Su vida teatral comienza como actor aficionado, ocupación que también heredó de su padre, que tantas veces puso en escena sus propias producciones, en aristocráticos teatrillos. Pero su primer estreno, que habría de marcar el signo de su vida, tiene lugar en 1859. No es todavía un sainete, el género en que alcanzó fama, sino una zarzuela arreglada del francés, «Frasquito».

Va a dar comienzo su extensa producción de sainetes, reflejo magnífico de la vida madrileña de la época, que por su extensión, en manera alguna podemos intentar recoger entera aquí: «Los baños del Manzanares», «Providencias judiciales», «A la puerta de la Iglesia», «Café de la Libertad», «Vega, peluquero», «La canción de la Lola», «De Getafe al Paraíso», «Sanguijuelas del Estado», «La abuela», «Novillos en Polvoranca», «Pepa, la frescachona», «A casarse tocan», «Bonitas están las leyes», «El señor Luis, el tumbón», «El tercer aniversario». En 1894 se produce el estreno de mayor trascendencia en la producción de Ricardo de la Vega: «La Verbena de la Paloma», estrenada en el Teatro de Apolo y todavía con vigencia. Siguen, entre otras: «Al fin se casa la Nieves», «Aquí va a haber algo gordo», «Amor engendra desdichas», «El casamentero», «El sombrero de mi tío», «El paciente Job», «Una noche en el Retiro», «El perro del Capitán», «Cuatro sacristanes», «A los toros», «El año pasado por agua», «El Barón de Tronco Verde».

En la calle de Fernanflor falleció Ricardo de la Vega, el 22 de julio de 1910, siendo enterrado en el cementerio de Getafe. El Ayuntamiento de Madrid colocó una lápida en la fachada de la casa donde vivió y murió el ilustre sainetero.

# madrid

## ESTACIÓN DEL NORTE

*por Pilar González Yanci*





MP  
1244

Obra realizada bajo el patrocinio del  
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID

Dirección científica:  
INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Edita:  
ESPASA-CALPE, S. A.

Consejo de Dirección editorial:

PRESIDENTE  
FEDERICO C. SAINZ DE ROBLES

Cronista de Vila.

CALELES POR ESPASA-CALPE, S. A. INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

JOSÉ SIMÓN DÍAZ, Presidente  
ANTONIO APARISI MOCHOLI, Vicepresidente  
FRANCISCO AROQUERO SORIA, Secretario  
JOSÉ DEL CORRAL RAYA, Vicesecretario.

CALELES POR ESPASA-CALPE, S. A.

FERMÍN VARGAS LÁZARO, Director General  
FÉLIX JIMENO LEÓN, Director del Departamento de Ediciones

ÁNGEL PATÓN BUENO, Jefe del Departamento de Diagramación

ÁNGELES SOLANO, Coordinadora General de la obra

Coordinadores:

MANUEL DE TERAN ÁLVAREZ.

Catedrático de Geografía de la Universidad Complutense.  
De las Reales Academias Española y de la Historia.

MIGUEL MOLINA CAMPUZANO.

Director de la Hemeroteca Municipal.

JOSÉ MARIA DE AZCARATE RISTORI.

Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.  
De la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

PEDRO NAVASCUES PALACIO.

Catedrático de Historia del Arte  
de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

ANTONIO BONET CORREA.

Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.

Documentación gráfica, cartografía y maqueta:  
ESPASA-CALPE, S. A.



### Plan general de la obra

Constará esta publicación de 100 fascículos, de 24 páginas cada uno y aparición semanal que formarán una obra compuesta por:

5 tomos de 23 x 30 cm, con 416 páginas de texto e ilustración y sendas introducciones del coordinador respectivo.

1 volumen de semblanzas y retratos de 100 madrileños ilustres, formado por las portadas finales de las cubiertas de los 100 fascículos.

Con el último fascículo que complete cada uno de los 5 tomos se pondrán a la venta las tapas, especialmente diseñadas para la encuadernación de los volúmenes.

### Administración de suscripciones

Espasa-Calpe, S. A.  
Apartado 547. Madrid.

Espasa-Calpe, S. A. CASA DEL LIBRO  
Avenida de José Antonio, 29. Madrid-13

Fotocomposición:  
Talleres Gráficos de  
Espasa-Calpe, S. A.

Fotomecánica:

Ochoa.  
Ricardo Ortiz, 74  
Madrid-17.

Imprime:

Talleres Gráficos de  
Espasa-Calpe, S. A.  
Carretera de Irún, km. 12.200.

Distribuye:

Distrimadrid, S. A.  
Carretera de Irún, km. 13.350.  
Teléfono 652 23 22  
Madrid-34

Es propiedad:

© Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1978, 1979, 1980

Depósito legal: M. 28.934-1978

ISBN 84 239 5370-X (Obra completa)

ISBN 84 239 5375-0 (Tomo V)

ISBN 84 239 5376-9 (Fascículos)

Impreso en España  
Printed in Spain

## ESTACION DEL NORTE

Por PILAR GONZALEZ YANCI

### LA BARRIADA ALREDEDOR DE LA ESTACIÓN

Los terrenos situados en la parte baja de la Montaña del Príncipe Pío acogen un barrio perfectamente delimitado por encontrarse rodeado en su totalidad de zonas verdes: por un lado, lo limitan los jardines del Campo del Moro; por otro, la Rosaleda del parque del Oeste y los jardines del templo de Debod, y, por último, al otro lado del río Manzanares, la gran masa verde de Madrid: la Casa de Campo. La estación de ferrocarril de Príncipe Pío, conocida popularmente como estación del Norte, es el centro en torno al que gira toda esta pequeña barriada.

La estación constituye el fundamental motivo de atención; a ella se accede por dos calles principales: el paseo de la Florida y el de Onésimo Redondo, que fuera la popular cuesta de San Vicente y que de nuevo volverá a llevar aquel nombre. El resto son tan sólo pequeñas calles, que se adaptan a la forma de la ladera suavemente inclinada, calles cortas, discretas, sin nada que las haga especialmente atractivas si no es su calma y su tranquilidad. Es, sin duda, uno de los más pequeños barrios de Madrid, pero quizá también uno de los más definidos y claramente delimitados.

A modo de introducción podríamos citar las más destacadas características que tipifican a este barrio: en primer lugar, es joven, nace con la estación de ferrocarril y con ella se desarrolla, por tanto la historia del barrio como tal no remonta más allá de 1870. En segundo lugar, se trata de una zona de trazado regular; nació perfectamente planificado, fruto de un plan de urbanización dise-

ñado por don Carlos María de Castro, el autor del ensanche de Madrid. Otra característica a destacar es que el barrio tiene una posición favorable, es como una cuña urbana entre el verdor de los parques situados al oeste de la ciudad. Por su situación resulta un lugar tranquilo en su mayor parte, salvo en las arterias principales; pero dadas sus características no resulta atractivo para la visita turística. Por último hemos de destacar que es una de las zonas que está sufriendo una verdadera transformación, en muy buena parte relacionada con lo que constituye su alma: la estación del Norte.

### LOS ORIGENES

Los terrenos ocupados por la estación y barrio contiguo tienen una larga historia. En las primeras representaciones cartográficas de Madrid, del siglo XVI y XVII aparece ya esta alta colina, que constituye lo que se llamó montaña, separada por un arroyo del cerro en que se asienta hoy el Palacio Real y que antes albergó el Alcázar. Dicho arroyo, llamado de Leganitos, descendía desde la fuente del mismo nombre, situada, aproximadamente, donde hoy se levanta la plaza de España hasta alcanzar el río Manzanares por un pronunciado barranco.

Sobre la colina existía, en 1635, según muestra el llamado plano de Wit, la huerta de la Florida y la del cardenal don Bernardo de Rojas, rodeadas por una cerca. También había contiguos unos terrenos cercados, con árboles.

La huerta de la Florida fue el embrión de una vasta posesión que, tras sucesivas ventas, llegó, a



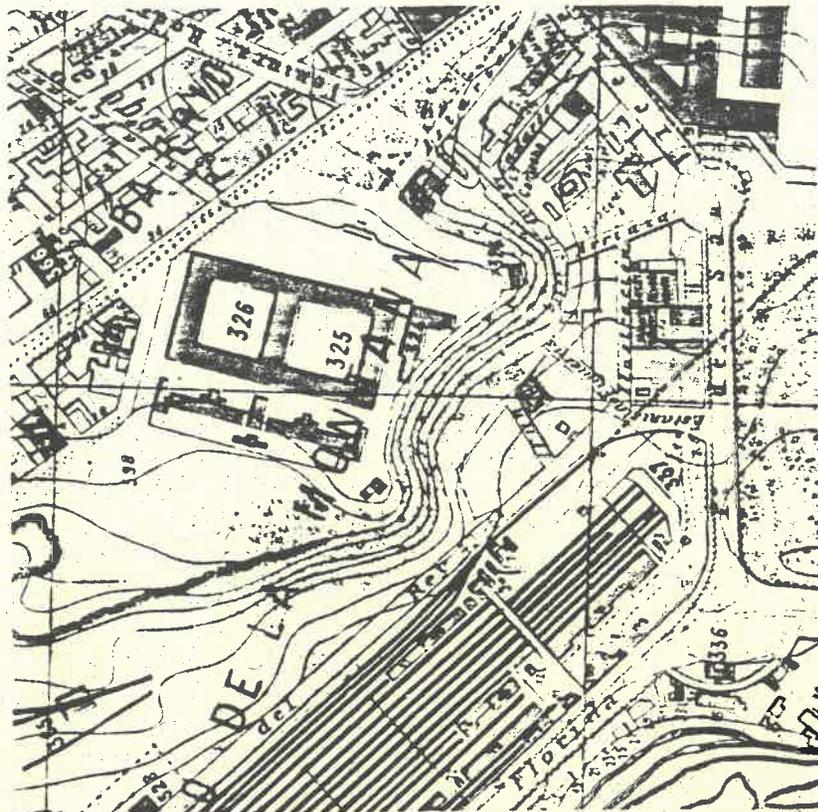
desde la fuente de Leganitos, que estaba en el lugar de la actual plaza de España, hasta el río, un pequeño puente salvaba el arroyo de Leganitos, según aparece en el plano de Wit.

El paseo se trazó amplio y desde el comienzo gozó de un magnífico arbolado, destacado por su frondosidad. A la mitad del trazado existía una plazuela; que aún se conserva en la actualidad, en la que había una fuente, la de los Bacines, y una entrada al Campo del Moro.

El paseo de San Vicente terminaba en la puerta de igual nombre, que constituía el más destacado monumento de la zona. Correspondía a una de las entradas de Madrid, que había sido con anterioridad un portillo ridículo. En 1770 fue derribado por orden de Carlos III dicho portillo, al que se llamaba de San Vicente porque en el arco central tenía una estatua de San Vicente Ferrer. En este mismo año, se iniciaron las obras de la nueva puerta; así, en 1775, quedó concluido un nuevo acceso a la ciudad, ejecutado por Sabatini y juzgado como digno de la Corte. Fue una puerta majestuosa, que se derribó sobre 1880, pasando sus piedras a convertirse en adoquines. La puerta constaba de un amplio arco de medio punto almohadillado, realizado por dos columnas dóricas y dos pilastras sobre un zócalo. Sobre el arco, una cornisa decorada con triglifos y castillos en las metopas, sostenía un frontón triangular decorado con trofeos. En el centro podía leerse «Carolus III aperta via porta structa commoditati ac ornamento publico consultum vovit anno MDCCCLXXV».

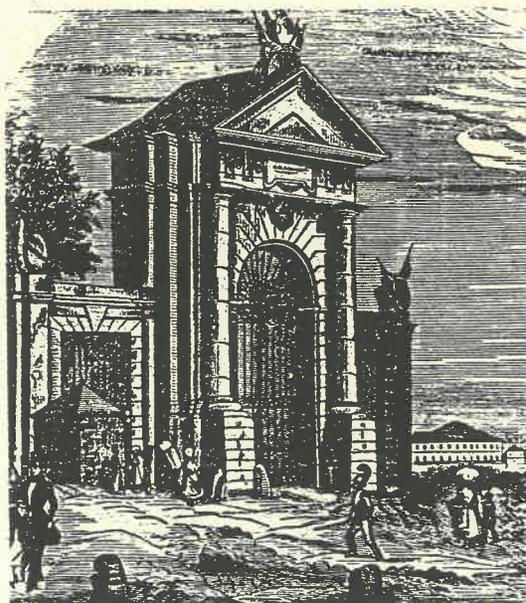
El otro paseo, de la Florida, aún más amplio que el anterior, procede de 1768, año en que se construyó en la ribera del Manzanares como camino del Pardo. Luego se le llamó paseo de la Florida por rodear la finca de este nombre, propiedad aún de los Castel-Rodrigo. Adornado por cuatro hileras de árboles y junto al río, presentaba un aspecto bucólico muy agradable, que invitaba al paseo. Tan sólo se puede destacar de él la fuente que había al comienzo, frente a la puerta de San Vicente. Se trata de la llamada fuente de los Mascarones, que esculpió don Francisco Gutiérrez sobre una idea de Sabatini. Era una bonita obra de granito y caliza, que constaba de un solo cuerpo. En cada frente había un mascarón simbolizando un río, y en la parte superior coronaba el conjunto un niño sobre un delfín, arrojando un surtidor por la boca.

A lo largo de todo el paseo, llamado también carretera nueva de Castilla, había multitud de lavaderos. Eran casillas situadas junto a la orilla



del río, con terreno para tendedero. Nunca llegaron a hacerse los que proyectó Carlos IV, en la margen oriental del río, y los que había daban a esta parte de la ciudad un aire pintoresco. El paseo de San Vicente solía verse animado por el paso de las lavanderas, que eran quienes más lo frecuentaban. Tan abundante era su número que hacia 1870 fue fundado por la reina doña María Victoria, esposa de Amadeo de Saboya, un asilo para hijos de lavanderas. Se estableció frente a la puerta de San Vicente y tenía por objeto que las lavanderas pudieran dejar allí a sus hijos menores

En el plano de Facundo Cañada puede apreciarse lo escaso de la edificación a comienzos de siglo. Se observa el trazado de las calles similar al actual, con alguna modificación en los nombres. La calle de Irún actual era prolongación del paseo del Rey, mientras que la de Irún de esta época es hoy la de Eduardo Benot.



Grabado del portillo de San Vicente, obra de Sabatini, que desde 1775, fecha de su terminación, sustituyó a la anterior puerta derribada cinco años antes por orden de Carlos III.





Aspecto que presentaba en 1867 el fielato de la puerta de San Vicente.

de cinco años, mientras trabajaban. También había camas para las lavanderas en caso de accidente.

Andando el tiempo, esta margen del río fue perdiendo los lavaderos, que eran ya muy escasos a comienzos de los años veinte. Por esta fecha, en cambio, eran muy numerosos los merenderos establecidos a lo largo del río, en especial en la proximidad a la ermita de San Antonio de la Florida.

A lo largo de la primera mitad del siglo XIX, esta zona de Madrid sufrió muy pocas transformaciones; tan sólo se vio en parte afectada por un proyecto de Mendizábal, que propuso hacer una nivelación de la Montaña del Príncipe Pío para construir en sus terrenos un parque y un barrio de amplias calles. No se llevó a efecto. La verdadera transformación de la zona fue causada por el establecimiento de la estación del Norte.

## ESTACIÓN DE PRÍNCIPE PÍO. SU HISTORIA

La historia de la estación de Príncipe Pío comienza vinculada a la de la línea de Irún. En 1845, cuando estaba en pleno auge la solicitud para trazar ferrocarriles por la Península, la Diputación de Vizcaya y el Ayuntamiento de Bilbao lograron una concesión provisional para un ferrocarril de Madrid a Irún. Inmediatamente surgió una fuerte lucha entre las ciudades de Ávila y Segovia, que deseaban que la línea pasase por ellas. Este hecho motivó que no se iniciaran los trabajos, y que, en cambio, se hicieran múltiples estudios sobre los posibles trazados. Uno sería por Segovia, pasando la sierra de Guadarrama por medio de un túnel; otro sería por Ávila, y en este caso la sierra se salvaría por el puerto de Pilas. En los dos casos se proponía también diferente solución respecto a la estación terminal de la línea en Madrid. El trazado por Segovia proponía una estación en Chamberí, al norte de la ciudad. El de Ávila la establecía, en cambio, cerca del puente de Segovia, en la margen derecha del río, al oeste. Los primeros se apoyaban en que el crecimiento de Madrid se dirigía ya hacia el Norte; los segundos, en que podían establecer fácilmente conexión con la estación de Atocha. Ninguno de los dos emplazamientos sería después el elegido.



Vista exterior de la puerta de San Vicente con el Palacio Real al fondo. Constituía el comienzo del paseo de la Florida, que estuvo flanqueado por cuatro hileras de árboles que le daban un aspecto bucólico. La fuente de los Máscarones, situada frente a la puerta era lo más destacado del paseo. Fue construida por Francisco Guterrez sobre una idea de Sabatini.

Todos estos problemas, unidos al económico, hicieron que aquella concesión terminara por caducar, tras varias prórrogas y después de haber sido obtenida por don José de Salamanca, el gran hombre del ferrocarril del siglo pasado.

La promulgación de la ley de ferrocarriles de 1855, que facilitaba la atracción de capital extranjero y permitía que las localidades por donde pasara el trazado férreo subvencionaran su construcción, unido a la aprobación de sociedades de crédito, en 1856, fueron los dos hechos clave que permitieron la construcción de la línea del Norte.

La Sociedad de Crédito Mobiliario Español fue una de las constituidas, dirigida por los famosos hermanos Pereire. Muy pronto dicha sociedad logró la concesión de la línea férrea de Madrid-Irún.

Una vez iniciadas las obras, el Crédito Mobiliario creó, en diciembre de 1858, una nueva sociedad, llamada Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, con el fin de ocuparse de lo relativo al ferrocarril.

La línea de Madrid-Irún nacía como arteria principal de una red de carácter industrial, con la idea básica de que en el momento que Madrid contara con carbón barato, podría desarrollar una importante industria. La segunda idea que guiaba la construcción de la línea, aparte de esperar un



importante tráfico de viajeros, era la de abastecer a Madrid de harina, carne y pescado del Norte.

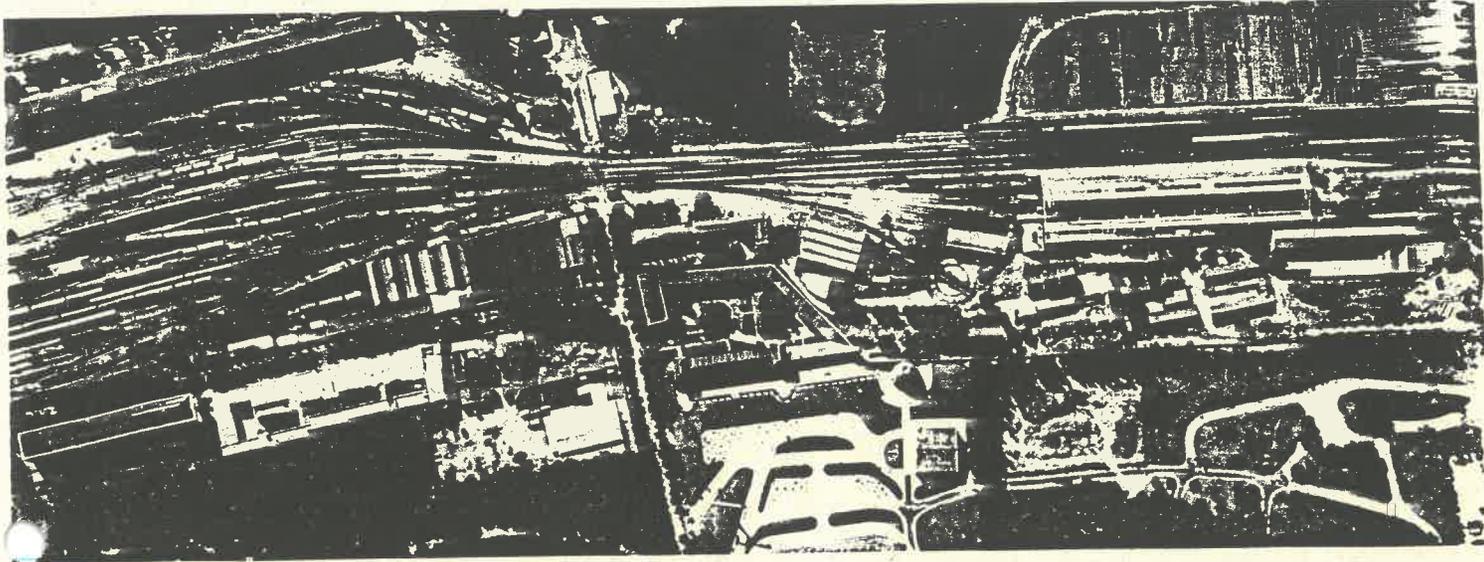
El 25 de marzo de 1856 se iniciaron las obras de la línea; tres años después, el 7 de febrero de 1859, comenzaba a hacerse la estación cabecera de Madrid.

Elegido el trazado por Ávila no se aceptó, en cambio, el emplazamiento propuesto para la estación de Madrid en aquella solución. El lugar escogido fue al pie de la Montaña del Príncipe Pío, en parte de los terrenos correspondientes a la posesión de igual nombre. El emplazamiento de la estación en este lugar fue muy criticado, pues fueron muchos los que lo juzgaban desacerchado. El lugar era angosto; de un lado el río y de otro el desnivel de la Montaña del Príncipe Pío no permitían futuras expansiones. Además, está situado en uno de los puntos más bajos de la

Las primeras instalaciones de la estación del Norte, muy deficientes, tuvieron carácter provisional; no obstante esta situación se prolongó más tiempo del esperado en un principio, por problemas económicos.



Fachada de la estación del Norte construida en 1882. Constituye la parte destinada a viajeros, con un edificio de un solo cuerpo y andenes longitudinales.



Vista aérea de las instalaciones de la estación de ferrocarril. Su pequeña superficie contrasta con las restantes grandes estaciones de Madrid. El papel de barrera que suponen las vías queda salvado por un paso a nivel.

ciudad, por lo que para acceder al centro de la misma había que subir una empinada cuesta; esto, si bien era molesto para los viajeros, planteaba mayores problemas para las mercancías, que habrían de ser costosamente acarreadas, lo que repercutiría en el encarecimiento de los productos.

Pedro de Répide, uno de los más famosos cronistas de Madrid, criticó airadamente este emplazamiento, que consideraba absurdo; años más tarde, en 1931, Indalecio Prieto volvería a mostrarse disconforme con aquel lugar, utilizando éste argumento para defender su proyecto de construcción de los enlaces ferroviarios de Madrid. Incluso llegó a decir que aquí estaba una de las razones de la carestía de la vida en esta ciudad. Multitud de rumores corrieron por Madrid respecto a este criticado emplazamiento, afirmando que se había llevado a cabo para atender a intereses privados. También fue objeto de crítica el rodeo de la línea, y que ésta pasase en su último tramo por tres fincas reales (un comentario de la época decía que la Compañía del ferrocarril indemnizaba a los dueños de las fincas por las que pasaba la vía, con cincuenta mil duros por cada kilómetro).

Realmente para el trazado por Ávila el lugar resultaba adecuado, pues la línea entraba directamente, sin rodeos. Desde el punto de vista urbano tampoco planteaba grandes problemas, pues no estorbaba a ninguna construcción; en cambio, para el futuro iba ya a condicionar todo el posterior desarrollo de la zona.

La primera estación construida fue un feo edificio, que siempre tuvo carácter provisional. Es la única gran estación de Madrid que no tuvo una inauguración solemne, acorde con el momento del nacimiento de los ferrocarriles, y que sí gozaron tanto Atocha como Delicias. El 24 de junio de 1861 se abrió al tráfico, pero tan sólo para el tramo de Madrid a El Escorial, mientras se seguía trabajando en la construcción del resto de la línea.

Hasta el 16 de agosto no se concluyó ésta en su totalidad; en esta fecha, el rey inauguró el último de sus tramos de Olazagutia a Beasain, y al fin, el 20 del mismo mes se abrió al público.

Fue una línea costosa, que luchó con problemas económicos y técnicos de importancia, entre los que no fue pequeño el del paso por la sierra de Guadarrama.

No hubo mucha suerte en los primeros tiempos de la explotación, de manera que las instalaciones provisionales que se levantaron para albergar la estación, se utilizaron durante más tiempo del previsto en un principio. En 1872 consideró la Compañía que no era necesario proceder al arreglo de este edificio, puesto que el movimiento de viajeros y mercancías era incluso menor que en 1865.

Los primeros años después de la inauguración de la línea hasta Irún hubo multitud de problemas; de tipo general eran los relacionados con la revolución de 1868, que produjeron una crisis en la industria y el comercio, pero, además, la Compañía del Norte se vio afectada muy especialmente por la guerra carlista, e incluso por la guerra de 1870 entre Francia y Alemania. Hubo años en que parte de la línea llegó a estar cerrada al tráfico. A esto se unía que las estaciones de la línea carecían de los accesos necesarios, lo que también repercutía negativamente sobre la Compañía.

La crisis fue especialmente sentida entre 1866 y 1875 hasta el extremo de que los productos de la explotación decrecieron. En 1876 comenzó la mejoría, volvió a abrirse la línea hasta Irún en su totalidad y se comenzaron a comprar nuevos tramos de ferrocarril. La situación favorable de este período afectó directamente a la estación de Príncipe Pío, que en aquellos momentos desarrollaba un tráfico muy considerable, como lo demuestra el hecho de que en 1880 registrara 91.253,9 toneladas de mercancías expedidas y 207.429 viajeros de salida.



Dado que la estación era pequeña y no estaba capacitada para soportar este volumen de tráfico, se construyó una segunda estación para uso exclusivo de mercancías, que descargara a la de Príncipe Pío. Fue la de Imperial, construida en 1881 sobre la vía de contorno, vía que se había levantado años antes, en 1866, y que servía de unión entre las estaciones de Atocha y Príncipe Pío, para evitar la discontinuidad que se producía en Madrid entre las líneas férreas del Norte y del Sur. A partir de este momento, la de Príncipe Pío perdía su papel de estación de mercancías. Era el precio pagado por su tan debatido emplazamiento, que no le permitía tener las suficientes instalaciones para esta función. Las consecuencias de este desdoblamiento afectan al barrio de entorno de la estación. El barrio que allí se formaría no tendría ya las características propias de otros barrios próximos a las estaciones, puesto que no reunía las condiciones apropiadas para desarrollar una actividad industrial y de almacenaje. Ésta surgiría en torno a la nueva estación de Imperial.

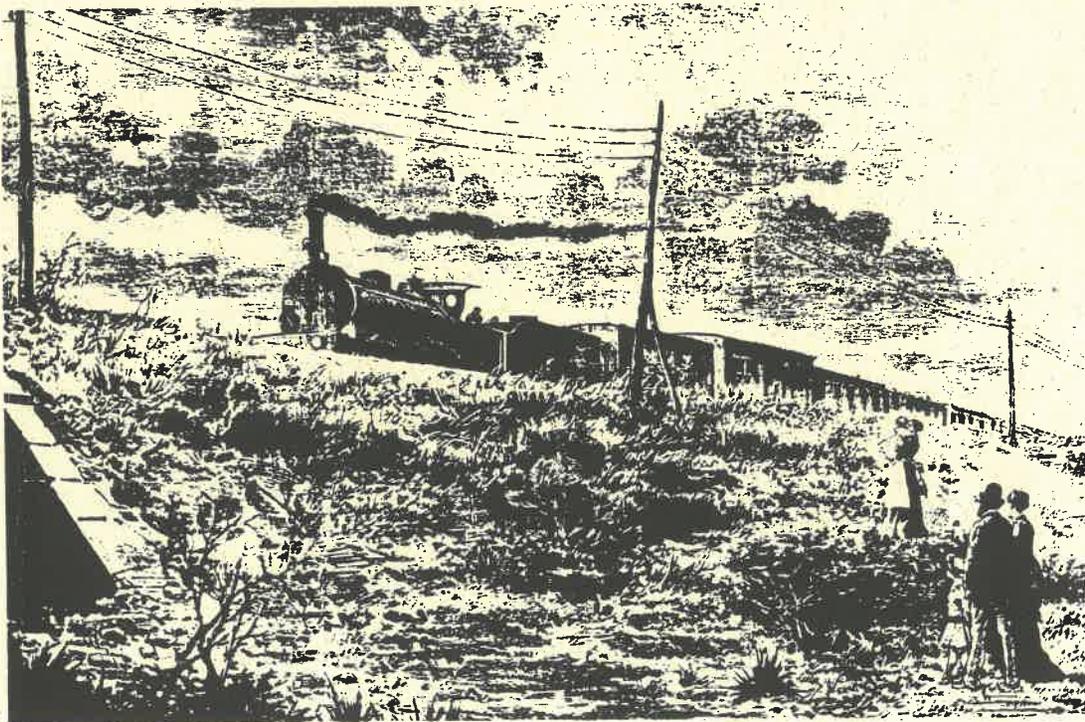
La segunda consecuencia fue la construcción de un nuevo edificio para la estación. Las instalaciones con las que comenzó eran provisionales y la Compañía estaba obligada a hacer una estación en condiciones.

A pesar de la multitud de críticas sobre el emplazamiento, éste no fue variado en la nueva construcción, aunque hubo un proyecto de hacerla en la parte alta de la montaña, que fue informado favorablemente por la Inspección del Gobierno. Las obras se iniciaron sobre un proyecto de 1876, aprobado definitivamente en 1879. Comenzaron en 1878 y en 1882 se concluyó la primera fase, pues el proyecto no se cumplió totalmente en principio. Casi veinte años se mantuvieron las instalaciones provisionales con que empezó la explotación de la red de ferrocarriles de la Compañía del Norte, fue una situación anormal, justificada tan sólo por los múltiples problemas que afectaron a la Compañía, manteniéndola en precaria situación económica.

Un último problema fue el que planteaba el derribo de la casa de bombas que había para la elevación de aguas de la fuente de la Reina. Una vez arreglado las obras fueron rápidas.

#### LAS INSTALACIONES

Según el proyecto aprobado en 1879, la estación había de ocupar un espacio de 138.374 metros cuadrados, divididos en tres partes. La primera destinada a viajeros, con 35.870 metros

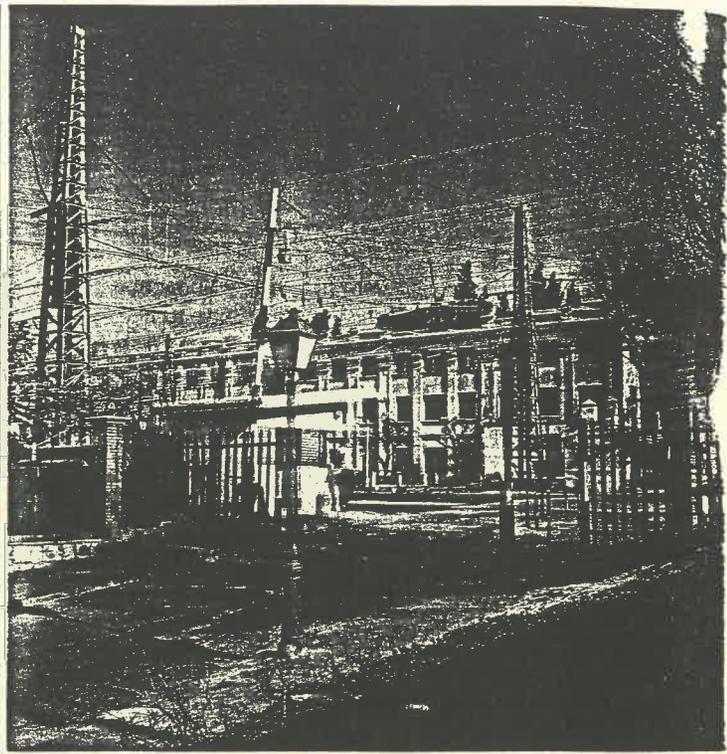


Paso de un legendario tren con locomotora de vapor, de 1877, por la Casa de Campo madrileña.



Vista de los andenes interiores de la estación de Príncipe Pio.

Depósito de tracción de Príncipe Pio con vista del paso a nivel de la calle de Francisco y Jacinto Alcántara.



cuadrados, consta de los edificios principales, patios y caminos de acceso, locales de recepción y expedición de mensajerías, cochera de carruajes y cinco vías cubiertas. La segunda parte, destinada a mercancías, tiene una superficie de 60.719 metros cuadrados, ocupados por muelles de mercancías cubiertos y descubiertos, patios, caminos y vías de servicio para carga, descarga, formación y descomposición de trenes. La tercera parte, con una extensión de 17.600 metros cuadrados, está destinada a servicio de material y tracción; en ella están el depósito de máquinas y pequeños talleres accesorios.

La parte destinada a viajeros era, sin duda, la más importante. En el proyecto, la salida y llegada de viajeros eran independientes, con sus

propios edificios, caminos de acceso y patios. Los edificios serían dos; uno de salida, con fachada a la vía por un lado y al patio exterior por otro, dividido en cinco cuerpos, tres de ellos sobresalientes con respecto a los otros dos. Para las llegadas otro edificio muy similar, dividido en el mismo número de cuerpos, aunque con una superficie total menor. Unidos los dos edificios en ángulo recto, dejaban un espacio de cuarenta metros de largo, que, cubierto con armadura metálica podría albergar cinco vías y dos grandes andenes de salida y llegada.

El edificio de salida tenía en su planta baja un gran vestíbulo, salas de espera, despachos de billetes, despachos de jefe y subjefe de estación, telégrafo, vigilantes, sala de facturación y expedición de equipajes, fonda, servicio sanitario y un departamento reservado para la familia real, así como una salita para personalidades. El de llegada tenía sala de espera, sala de equipajes, consigna, oficinas de inspección del Gobierno, policía y servicio; los pisos altos se destinaban a oficinas de administración de la compañía y archivo, así como a viviendas para empleados.

La parte de la estación destinada a viajeros se completaba con una pequeña cochera, en la que se guardaba el tren real y cierto material que debía quedar protegido.

El servicio de mercancías estaba separado del de viajeros y contaba con un gran patio, cinco muelles cubiertos y cuatro descubiertos; el acceso era a la carretera de Castilla. De los nueve muelles de mercancías, tres eran destinados a las salidas, cuatro para las llegadas y dos para las mercancías que debían trasbordar para dirigirse hacia el Sur, procedentes del Norte. Veintitrés



Detalle de la estructura metálica de la cubierta de los andenes del edificio principal.



vías prestaban servicio, de modo que la formación y descomposición de trenes era muy sencilla.

En torno a 1880, cuando se construyó la estación, la Compañía del Norte tenía todas las dependencias de los servicios de material y tracción en Valladolid, sede de la dirección, pero dada la importancia de Madrid, en la nueva estación se destinó una parte a cocheras y talleres, que, dado lo angosto del terreno, hubieron de situarse entre la cuesta de Areneros y el puente de los Franceses.

El 16 de julio de 1882 se abrió al servicio la parte destinada a viajeros, mientras aún se hacían las obras de mejora para el servicio de mercancías. En la primera fase no se cumplió todo el proyecto y la parte inaugurada en esta fecha era una estación de un solo cuerpo, con andenes longitudinales, pero sin uno transversal frontal que los uniera en cabeza. En esta fecha, la estación terminaba en unos jardines y arbustos que cubrían la ladera que salvaba el desnivel entre el patio bajo de la estación y el paseo de San Vicente.

Un dato muy curioso de esta época es que en la terminación del edificio había una batería de placas giratorias, que tenía la finalidad de pasar los vagones y coches de una vía a otra paralela. Era muy utilizada porque servía para añadir vehículos a los trenes ya formados en los andenes. En estos años predominaba el tipo de trenes-correo, que no tenían limitación de plazas. Así, cuando a última hora, presto ya el tren a salir hacia su destino, llegaban nuevos viajeros, si estaba completo se le añadía otro coche, de modo que nadie quedara en tierra. Era una práctica muy frecuente a

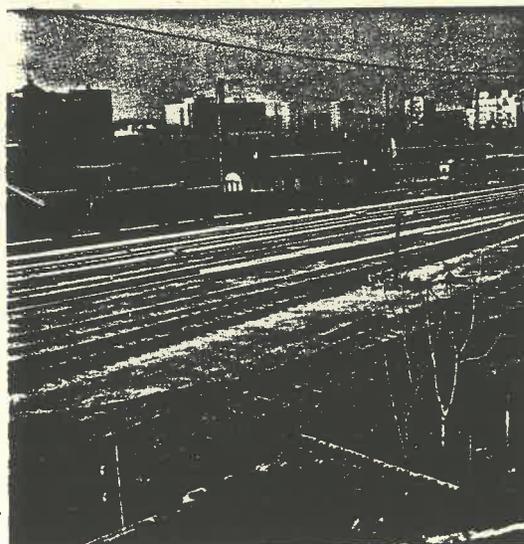
comienzos del verano, cuando se producía el éxodo de madrileños hacia las playas del Cantábrico.

A partir de este momento, la estación cumplió su misión, atravesando distintas etapas al compás del desarrollo del ferrocarril, pero sus instalaciones se transformarían poco, pues el lugar donde se encuentra no lo permite.

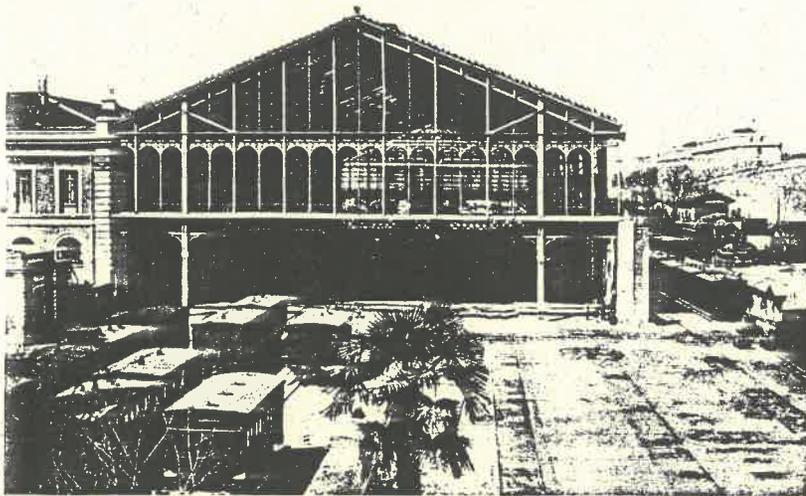
La promulgación del estatuto ferroviario de 1924 incidió de nuevo sobre la estación de Príncipe Pío. Con motivo del mismo, se construyó en 1928 el edificio frontal que da al paseo de San Vicente, flanqueado por dos torreones, destinado a la salida de viajeros. Constaba de un amplio vestíbulo con taquillas de venta de billetes, quioscos de periódicos, oficina de facturación y

Sanatorio de traumatología de RENFE situado en el paseo del Rey.

Talleres de RENFE en el mismo paseo.



Vista de la playa de vías desde el paseo del Rey.



proyecto de nueva estación no cumplió enteramente. En una primera etapa se construyó un solo edificio para viajeros, en 1882. En la fotografía se aprecia el aspecto que presentaba la estación antes de la construcción del edificio frontal situado en el paseo de San Vicente.

expedición de equipajes, bar y restaurante. Para acceso a los andenes, el desnivel existente entre el vestíbulo y aquéllos, de unos once metros, quedaba salvado con una escalera y dos ascensores. En la planta baja, al nivel de los andenes se establecieron las salas de espera y servicios de la estación.

El edificio antiguo, que se construyó en 1882, se destinaria, desde entonces, a llegada de viajeros. En él estaba desde ahora el servicio de correos, el vestíbulo, servicios y el botiquín de urgencia.

Delante del nuevo edificio, se construyó un patio con entrada por el paseo de San Vicente; con él desaparecieron los jardines y también las pintorescas placas giratorias. La gran ventaja que ofrecía la construcción del edificio frontal es que daba a la estación una disposición que permitía establecer un servicio separado de salida y llegada para los viajeros y para el personal ferro-

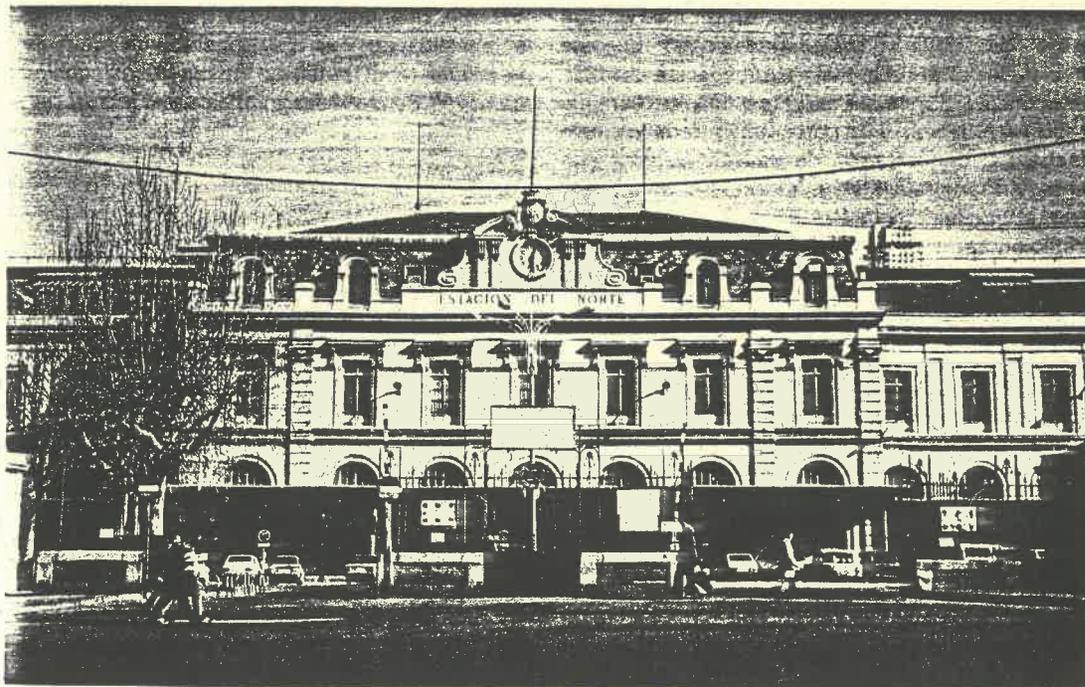
viario, suprimiendo la mezcla de viajeros, carretillas de equipaje y sacas de correos en el mismo andén. Al restablecerse el servicio después de la guerra no se aprovechó esta ventaja y se volvieron a utilizar indistintamente los andenes, con las consiguientes molestias.

La importancia del tráfico de viajeros hizo que en estas nuevas obras se pensara, incluso, en la construcción de un hotel, al que se destinarían los pisos altos del torreón de la derecha. No se llegó a hacer.

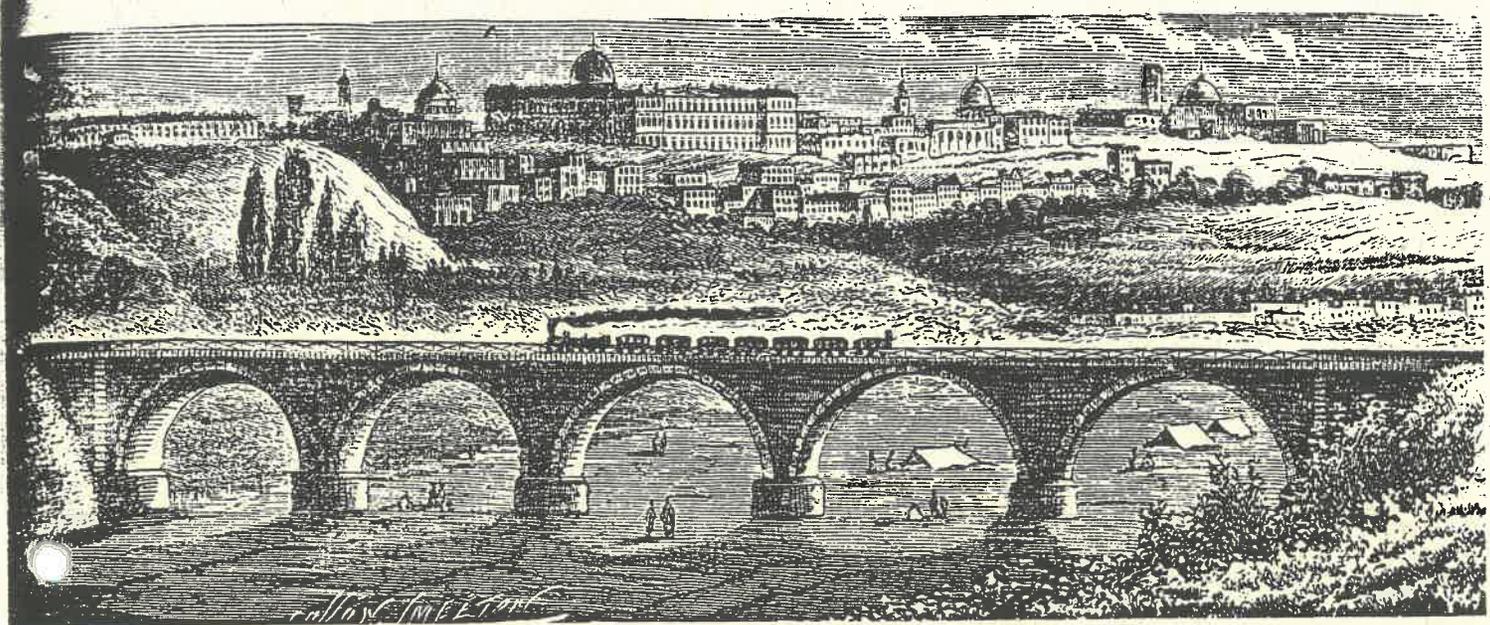
En 1928, con la inauguración del nuevo edificio, quedó concluida la estación, que se ha conservado hasta nuestros días.

#### LA ACTIVIDAD

El desarrollo de la actividad comercial de la estación del Norte siempre estuvo condicionado por su emplazamiento, que impedía cualquier intento de ampliación de sus instalaciones, lo cual afectaría al tráfico de mercancías, que por sus características precisa de amplios espacios para ser manipulado y almacenado. Por este motivo, se levantaron otras estaciones sobre la vía de contorno, que pertenecía a la Compañía del Norte, para uso exclusivo de mercancías. La primera fue, como ya dijimos, la de Imperial, de



Fachada actual del edificio de llegada de viajeros construido en 1882. El patio delantero sirve de aparcamiento y en él se encuentra instalado un acceso directo al metro.



Grabado que recoge la llegada del tren directo de Paris en 1864.

1881, destinada a recibir principalmente carbón, piedra, hierro, material de construcción y ganado. En 1914, se construyó la de Peñuelas.

La construcción de la nueva estación se hizo en un momento de auge de la Compañía del Norte, que tenía en los años del último cuarto de siglo un tráfico importante. Una nueva crisis se acusó en torno a 1892, pero el nuevo siglo comenzó favorable y la estación de Príncipe Pío acusó la prosperidad con algunas mejoras que en ella se llevaron a efecto. Se instaló el alumbrado eléctrico, se trazó doble vía hasta Pozuelo primero, y luego hasta Villalba. En la parte de la estación que da al paseo de la Florida, se construyeron unos almacenes cubiertos, destinados a depósitos de pescado, que fueron aprobados por la Comisión de Ensanche del Ayuntamiento, con la finalidad de que mejoraran el aspecto del paseo, todavía sin urbanizar por estas fechas.

En 1907 fueron construidos en el paseo del Rey dos edificios gemelos, que aún se conservan, destinados a oficinas de la Compañía, dando al segundo tramo de este paseo un carácter peculiar, al carecer de viviendas. Las oficinas de la Compañía estuvieron en un principio instaladas en Valladolid. En 1865, se trasladaron a Madrid, estableciéndose en la calle de Leganitos. Al construirse la estación nueva en 1882, se llevaron a la parte alta del edificio, donde estuvieron hasta 1907.

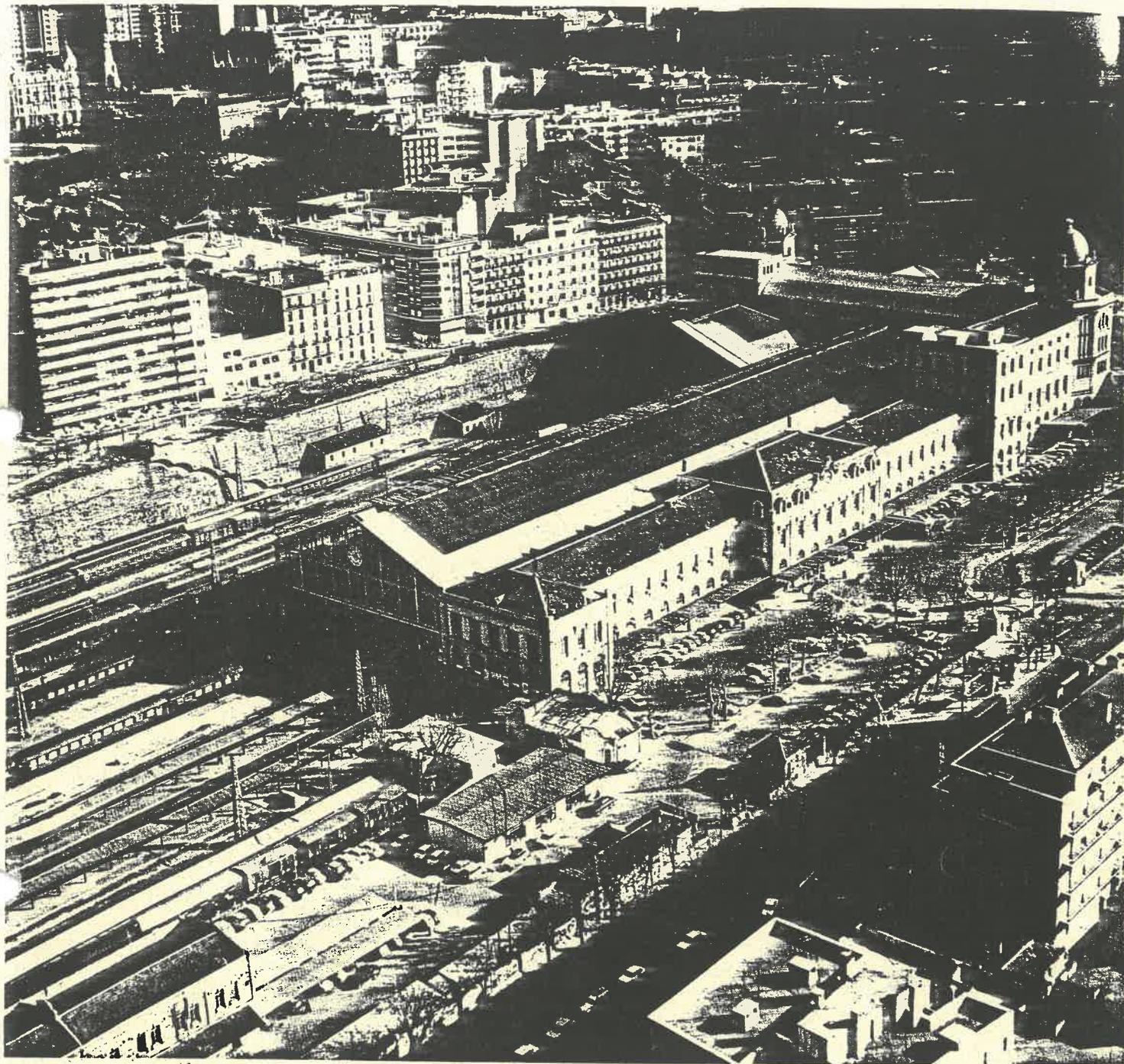
El principal tráfico de la estación era el de viajeros, en constante aumento; en 1893 fueron 293.907 los viajeros que salieron de Madrid por la línea del Norte, y en 1927, el movimiento de salida registraba la nada despreciable cifra de 1.793.095 personas, mientras que los viajeros llegados fueron 1.764.121 en el mismo año. El tráfico de mercancías era también considerable por estas fechas; no obstante, de las 604.637,1 toneladas que se expedían de Madrid por las líneas del Norte, tan sólo 13.280 procedían de Príncipe Pío.

La guerra civil repercutió en todos los órdenes en la estación. Por su situación fue muy afectada por la lucha, de modo que al terminar aquella los destrozos eran muy numerosos. Bajo los muelles se instalaron galerías que salían al río Manzanares, y se levantaron muchas de sus vías. En otro orden de cosas, la Compañía de los ferrocarriles del Norte desaparecía. El ferrocarril español comenzó por medio de concesiones temporales a empresas privadas, que se constituían en forma de compañías, agrupando normalmente un cierto número de líneas. Es el caso de la Compañía del Norte. El estatuto de 1924 preveía ya unas normas de rescate anticipado de las concesiones, que eran, por lo general, de noventa y nueve años. La mala situación en que se quedaron las Compañías ante los destrozos sufridos en sus líneas, motivó el rescate por parte del Estado de



Llegada del rey Alfonso XII a la estación del Norte en 1885.





Vista aérea de la estación y barriada próxima. Se aprecia la yuxtaposición de los dos edificios que constituye el conjunto de la estación. Al fondo puede verse la vía que se dirige a la estación de Atocha y que fue el comienzo de los enlaces ferroviarios de Madrid. Pasa bajo túnel el Campo del Moro.

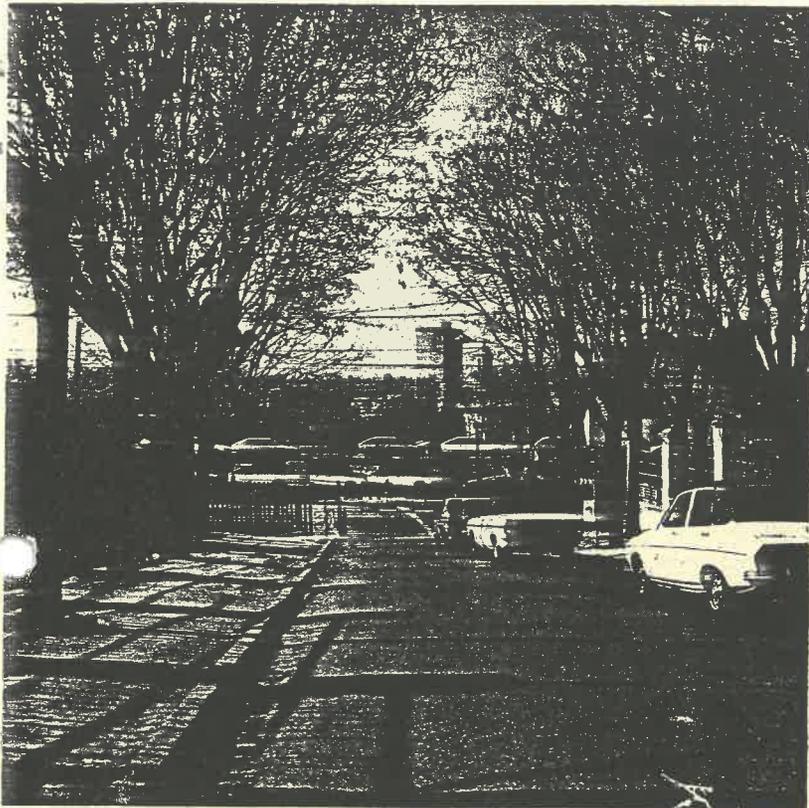
todas las líneas de ancho normal, con la creación de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. A partir de entonces, 1 de febrero de 1941, la estación del Norte y los edificios de oficinas contiguos pasaron a pertenecer a este organismo.

Para el ferrocarril se iniciaba así un nuevo período, en el que se iba a producir una disminución relativa del tráfico, motivada por el auge que cobraron otros medios de transporte.

Príncipe Pío mantendría su carácter de estación destinada preferentemente a viajeros. Ocupaba por su tráfico el segundo lugar de Madrid, detrás de la estación de Atocha.

El tráfico de mercancías no fue nunca importante; su emplazamiento, en lugar angosto, no le permitió tener las instalaciones amplias que se precisan para este servicio; además, el traslado posterior de las mercancías desde un lugar tan bajo no era fácil. No obstante, en los primeros tiempos, los volúmenes movilizados eran algo mayores que en sus últimos años de servicio. En 1944, por ejemplo, se recibieron en régimen de pequeña velocidad 6.186,8 toneladas de mercancías variadas; eran éstas: 50,9 toneladas de leche fresca, 219,4 de vinos y vinagre, 563,7 de combustibles minerales, 7,1 de combustibles vegetales, 128,9 de madera y corcho; 128,9 de cal,





Paso a nivel en la calle de Francisco y Jacinto Alcántara.

problema de discontinuidad, que se salvó en un principio con la construcción de una vía de circunvalación, que unía las estaciones de Príncipe Pío y Atocha, para mercancías. A comienzos de siglo se volvió sobre el tema y se proyectaron nuevas soluciones que afectaban a la estación del

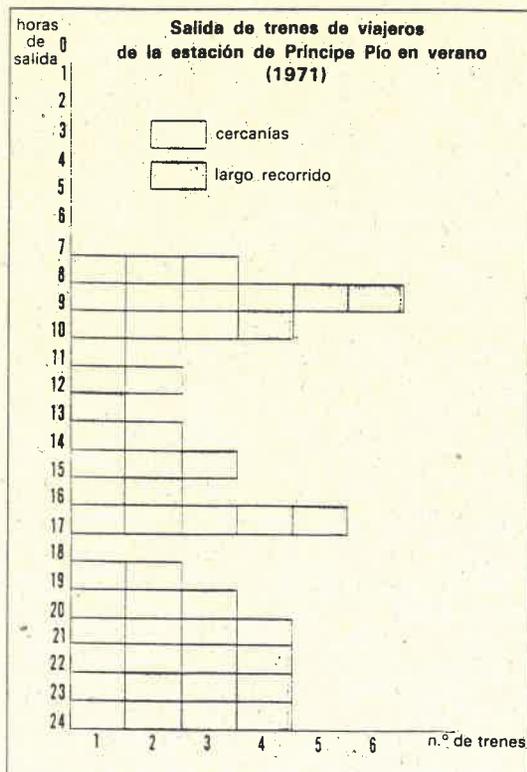
Norte. Las primeras tentativas pretendían una estación subterránea entre Atocha y Príncipe Pío por debajo del centro de la ciudad (paseo de Recoletos, Puerta del Sol). La construcción de la línea directa Madrid-Burgos, proyectada en el primer cuarto de siglo, vino a trastornar los planes citados y sería decisiva para el futuro de la estación del Norte.

Durante la Segunda República se acometió con gran interés el tema de los enlaces ferroviarios por parte del ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, que puso especial énfasis en la empresa, guiado por dos ideas clave: la de eliminar la solución de continuidad de las grandes redes ferroviarias y la de crear un servicio de cercanías eficaz para el posterior desarrollo de Madrid. Para ello, y dado que consideraba totalmente inadecuado el emplazamiento de la estación de la Compañía del Norte, proponía que se prescindiera de ella. En su proyecto, se había de desviar la línea del Norte en Las Matas, para hacerla llegar a Fuencarral. Allí confluiría la línea directa de Burgos en una gran estación que enlazaría subterráneamente con Atocha, por medio de un túnel. Una última unión a cielo abierto, para mercancías, entre Fuencarral y Vicálvaro, completaba el plan.

La estación de Príncipe Pío quedaba desde este momento sentenciada, en función de los nuevos enlaces ferroviarios.

Las obras se iniciaron durante la República, paralizándose después con motivo de la guerra civil. Unos años después de terminada aquélla, se decidió proseguir las obras y se volvió al plan previsto, con algunas ligeras variaciones. Las líneas directrices eran que el tráfico de Madrid se realizara fundamentalmente desde la nueva estación de Chamartín y de Atocha. Por ello, la estación de Príncipe Pío, al igual que la de Delicias, perdía importancia. No obstante, como las obras eran lentas, se decidió ir adoptando soluciones intermedias, de modo que no se trataba ya de cerrar Príncipe Pío. De cara al futuro, se pensaba que podía quedar para uso exclusivo de los trenes con destino a Asturias y Galicia, o quizá para uso de mercancías.

En 1967 se inauguró el túnel de enlace entre Atocha y Chamartín. En un principio esta estación, Chamartín, sólo tuvo servicio de cercanías hasta Ávila y Segovia. En 1968 se abrió la línea de Burgos. A partir de este momento, la nueva estación fue aumentando su tráfico en detrimento de la antigua estación del Norte.



## EL ENTORNO URBANO DE LA ESTACIÓN

Las estaciones de ferrocarril afectan profundamente a su entorno, dando lugar a barrios de características muy peculiares, por lo general con tendencia a constituir zonas industriales y de almacenes. La estación del Norte se presenta con connotaciones diferentes a las restantes de Madrid en función de su emplazamiento.

En el momento en que se construyó la primera estación no había nada edificado en su proximidad, tan sólo existían los paseos de San Vicente y la Florida. Esta situación duró muy poco. En 1859 fue aprobado el Plan de Ensanche de Madrid, proyectado por don Carlos María de Castro, a quien tanto debe nuestra ciudad. El plan, del que no es éste el momento de entrar en detalles, cubría con una ordenada cuadrícula una amplia zona alrededor del casco viejo de Madrid. La parte alta de la Montaña del Príncipe Pío fue convertida en el barrio de Argüelles y pocos años después de aprobado el proyecto definitivo del plan, se estudió por el propio Castro una ampliación de aquel barrio en la zona que nos ocupa. El Ayuntamiento de Madrid y la administración de la Real Casa y Patrimonio aprobaron, en junio de 1865, el anteproyecto del trazado de este nuevo barrio como prolongación del de Argüelles. El proyecto no ha sido respetado en su totalidad y sólo se puede seguir fielmente su trazado en las calles próximas a la plaza de España. Con este origen surgieron junto a la estación una serie de calles pequeñas y adaptadas a la topografía, parte de un gran plan de ordenación de Madrid. La zona no resultaba muy atractiva, de modo que el ritmo con que se levantaban las nuevas construcciones fue muy lento.

El barrio lo constituyen ocho calles cortas y empinadas; la más próxima a la estación, que la rodea por el lado de los jardines de la Rosaleda, es el paseo del Rey, que se extiende desde la antigua cuesta de San Vicente hasta lo que fue cuesta de Harineros o Areneros, que en otro tiempo constituía el límite de la Montaña del Príncipe Pío. Más tarde llevó el nombre de Molino Quemado y en la actualidad es la calle de Jacinto y Francisco Alcántara. El nombre de paseo del Rey le fue dado porque atravesaba la que fue huerta del Rey. Este lugar fue testigo de uno de los más tristes capítulos de la historia de Madrid: la noche del 2 al 3 de mayo de 1808 allí fue fusilado un grupo de defensores del parque de Montealeón, que lograron huir del palacio, lle-



gando hasta la Florida. Allí fueron apresados y fusilados en la huerta del Rey, siendo enterrados en el cementerio de la Florida. El nombre ha perdurado hasta la actualidad, si bien durante la Segunda República fue cambiado por el del coronel Montesinos, que no hizo fortuna.

Bordeando los jardines de la montaña, la calle de Irún cierra el barrio. Ésta es la más moderna de las calles, y la de más reciente edificación. Antes se llamó paseo alto del Rey.

Vista del comienzo del paseo del Rey. El nombre de este paseo alude a la huerta del Rey, que estuvo en estos parajes y que fue testigo de algunos de los tristemente célebres fusilamientos del 2 de Mayo.

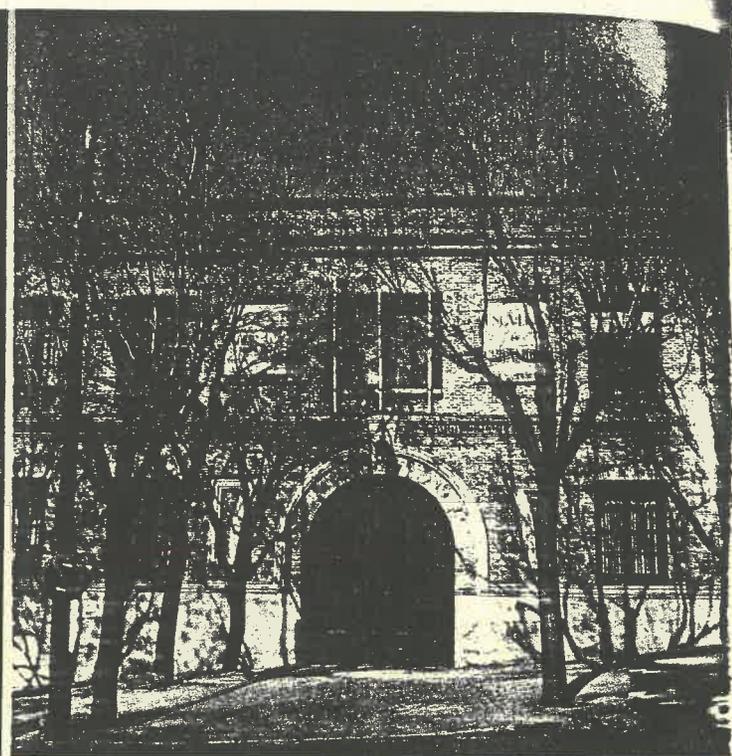
Paseo de San Vicente desde la plaza de España.





Paseo del Rey. Los edificios relacionados con el ferrocarril son numerosos por toda la zona.

Escuela de cerámica en la calle de Francisco y Jacinto Alcántara. (Véase el fascículo San Antonio de la Florida.)



El otro límite del barrio es el actual paseo de Onésimo Redondo, nombre que sustituyó, después de la guerra civil, al antiguo de cuesta o paseo de San Vicente, al que todavía se siguen refiriendo los madrileños. Recientemente el Ayuntamiento ha acordado volver al antiguo nombre de cuesta de San Vicente.

Entre estas arterias principales hay cinco pequeñas calles: la de Arriaza, que lleva el nombre de un poeta madrileño del pasado siglo; la de Cadarso, que antes se llamó calle de la isla de Cuba; se le cambió el nombre en marzo de 1899 por un acuerdo del Ayuntamiento, que decidió conmemorar a los héroes de la guerra de Cuba e Hispanoamérica. Poco afortunado fue el cambio, puesto que el nuevo nombre hace referencia al comandante del crucero *Cristina*, que perdió la vida en la defensa de España, pero no en la guerra que se pretendía conmemorar, sino en el combate de Cavite, en Filipinas. La calle de la Ilustración es la tercera, paralela al paseo de San Vicente, debe su nombre a estar situada detrás de la imprenta de Sucesores de Rivadeneyra, donde tuvo sus oficinas uno de los más bellos periódicos de Madrid, *La Ilustración*. Las dos últimas calles son más modernas; la de Estanislao Figueras recuerda al primer presidente de la Primera República Española, y la de Eduardo Benot, se refiere a uno de sus ministros, un filólogo gaditano.

En el primer cuarto de siglo estaban ya configuradas las calles de Cadarso, Arriaza, Ilustración y, sobre todo, el paseo de San Vicente, edificado en su mayor parte. En estos años perduraban aún los lavaderos, resto de los antiguos que dieron carácter a las proximidades del río. Había una

cierta actividad fabril, representada por una fábrica de baldosas en la calle de Arriaza, una fábrica de aserrar madera en la calle de la Ilustración, dos grandes empresas de telefonía y telegrafía, con sus talleres, y una gran fábrica de chocolates y dulces La Fortuna, en el paseo del Rey. En el de San Vicente había una importante empresa de encuadernación e imprenta Sucesores de Rivadeneyra y fábricas menores de jabón, muebles, los talleres de un periódico *El acreedor del Estado*, una fábrica de aserrar y almacén de madera. La calle de Eduardo Benot estaba constituida exclusivamente por dos fábricas destacables: Loygorri, de estampaciones en metal, y otra de efectos militares. Además, había por las calles más cercanas a la plaza de España numerosas viviendas ocupadas por militares, empleados, pensionistas, artesanos y algunos empleados del ferrocarril. Comercios y pequeños talleres completaban el barrio.

A partir de los años veinte el proceso de formación y crecimiento de la barriada se aceleró notablemente y el influjo de la estación se hizo más acusado. En 1935, las calles estaban ya perfectamente configuradas, aunque conservaban entre sus edificios numerosos solares.

La función de vivienda era la principal, habiéndose producido un cierto cambio en el tipo de habitantes del barrio; se mantenía una fuerte proporción de empleados y gentes de escasos recursos, así como numerosos trabajadores del ferrocarril, no obstante comenzaron ya a residir aquí comerciantes, industriales y personas de profesión liberal. La función industrial seguía ejerciéndose con las mismas características de comienzos de siglo. No había grandes fábricas,



pero sí era destacado el número de pequeñas empresas; además de las que antes había, surgieron una fábrica de hielo, un taller de vulcanizados, el periódico *Luz y verdad*, una fundición de metales, una platería, los talleres de la Sociedad Española de bombas y maquinaria Worthington, almacenes, pequeños talleres y carpinterías. También desaparecieron algunas, como la fábrica de estampaciones metálicas.

Por estas fechas comenzaron a establecerse algunas empresas destinadas al transporte de mercancías y viajeros, que aprovechaban la proximidad de la estación y de la carretera de salida de Madrid hacia el noroeste.

Como reflejo de la estación en estos años surgió en el barrio una actividad que iba a ser característica: la de hospedaje. En casi todas las calles aparecieron pensiones y casas de huéspedes, hasta un total de diez en 1935. Junto a ellas, los bares y restaurantes iniciaban también un auge notable. Por último había una función comercial modesta, representada por comercios pequeños, esencialmente de carácter alimenticio y de artículos de primera necesidad.

El paseo de la Florida, que completa el entorno de la estación, tardó más tiempo en formarse por su mayor alejamiento del centro. Mantuvo su carácter de ribera hasta muy avanzado el siglo.

Vista panorámica de la estación. Su emplazamiento entre el río y la montaña del Principe Pio condicionan la angostura de sus instalaciones, lo que no ha impedido que fuera una estación importante. El edificio frontal, con sus airosos torreones fue construido en 1928.



Grabado de los populares baños del Manzanera con el Palacio Real al fondo.

Aún en 1924 conservaba lavaderos, junto a algunos quioscos y merenderos, muy concurridos los días de fiesta. Tan sólo una gran fábrica, la de Grasset, situada en el camino del Pardo interrumpía el carácter bucólico de la calle. La transformación se produjo entre 1925 y 1935; se levantaron viviendas y, sobre todo, surgieron establecimientos relacionados con la estación: nueve casas de huéspedes, cinco restaurantes y ocho bares es el balance de este período.

En el presente, se han producido algunos cambios en este pequeño apéndice del barrio de Argüelles. Hoy tiene un carácter eminentemente residencial, su situación céntrica y magníficamente dotada de zonas verdes lo convierten en lugar privilegiado; los solares se han cubierto de casas de elevado precio y esmerada construcción. El cierre casi total de la estación produce sin duda una transformación.

Las pequeñas dimensiones de las calles nos permiten un breve recorrido por el barrio. El

paseo del Rey conserva su aire antiguo; la primera parte próxima al patio de salida de viajeros está cubierta de bares y restaurantes y alguna pensión, luego aparecen una serie de casas de vecinos y en su último tramo conserva las oficinas de Renfe y un albergue del Ayuntamiento. Unos grandes almacenes, de aspecto descuidado, es todo lo que queda de su antigua actividad industrial. La valla que limita a la estación hace que sea un lugar solitario, tranquilo y hasta un poco triste.

En las calles pequeñas han ido desapareciendo las industrias, en buena parte trasladadas a polígonos industriales de la periferia. En su lugar, se levantan casas de vecinos. Aún quedan algunas fábricas cerradas y vacías en espera de ser transformadas.

La calle de la Ilustración representa, dentro del barrio, el papel de calle comercial para el consumo diario; es como el pequeño mercado de la zona. También tienen un modesto comercio las calles de Arriaza y Cadarso.

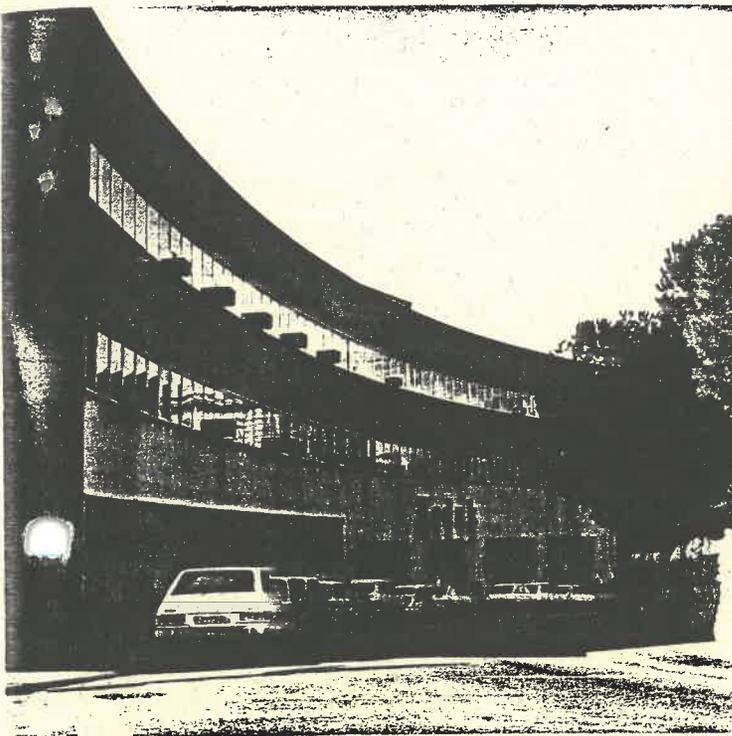
El paseo de San Vicente es una bonita avenida, en su acera izquierda tranquila, por estar recorrida por los jardines de Sabatini en su parte alta y del Campo del Moro en el resto. Totalmente diferente es el aspecto de la otra acera, animada y concurrida. En la parte alta, próxima a la plaza de España, se manifiesta la influencia del centro en la presencia de agencias de viaje; en la parte próxima a la estación son los bares y restaurantes lo que predomina. Como recuerdo del pasado queda la imprenta de Rivadeneyra, hoy sólo de oficinas; al haberse tenido que trasladar los talleres al polígono industrial de Fuenlabrada por imperativos del Ayuntamiento. En el mismo edificio se encuentran la redacción y dirección de algunos periódicos y revistas.

Por la parte alta del barrio la calle de Irún es poco significativa; destaca en ella la presencia de una importante fábrica, Kodak. Es hoy el único resto importante que recuerda una cierta actividad industrial.

Aún está muy patente en todo este contorno la función de hospedaje, que ya vimos nació alrededor de los años treinta. En las calles de Arriaza, Ilustración, Estanislao Figueras y Onésimo Redondo existen dieciséis pensiones, un hotel y un hostel. No obstante el cierre de la estación, de la que vivían fundamentalmente las pensiones ha motivado ya una crisis, que se patentiza en el hecho de que desde 1973 hayan desaparecido cuatro pensiones. También es muy significativa la presencia de bares y restaurantes, especialmente abundantes en la cuesta de San Vicente.



Máquinas empleadas para subir el agua de la fuente de la Reina, desde la parte baja de la montaña del Príncipe Pío, para su distribución por Madrid.

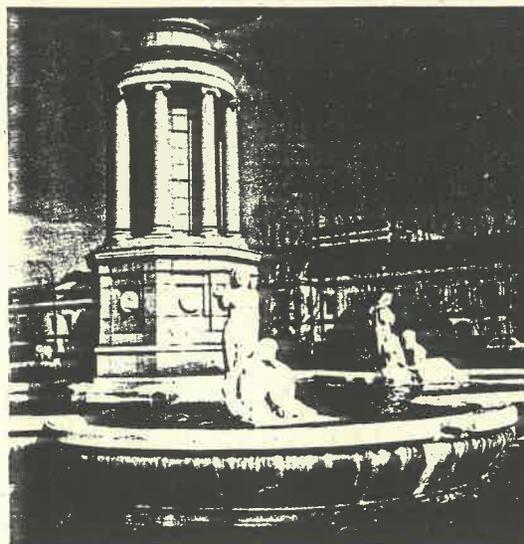


El paseo de la Florida es, en la actualidad, una amplia avenida, en la que está patente el influjo de la estación. La acera derecha corresponde totalmente a aquélla, en tanto que la izquierda, en su primer tramo que da frente al patio de llegada de viajeros es un enjambre de tabernas, bares, restaurantes, nacidos en función del viajero. Hoy se ve muy afectada por el cierre de la estación, han cerrado algunas pensiones y se ha derribado uno de los más populares merenderos, pero la presencia en la calle de una serie de importantes empresas de transporte de viajeros por carretera hace que se mantenga el carácter que antes tuvo. Un gran hotel instalado recientemente contribuye a este aspecto. Al final del paseo existe aún un viejo merendero lleno de sabor del antiguo Madrid, Casa Mingo. La prolongación del paseo es la avenida de Valladolid, una de las salidas de Madrid, hacia la carretera de La Coruña. Por la derecha están los jardines de la Bombilla, que la separan de la vía; por la izquierda, se han construido viviendas en su mayor parte. Entre ellas aún pueden verse los grandes edificios que fueron los talleres Grasset, en estado ruinoso. Dichos talleres, que en 1947 aún tenían 1.000 empleados estaban muy vinculados a la estación, incluso una vía unía los talleres a las vías generales, a través de la carretera. La avenida termina en un túnel, recientemente ampliado, que pasa bajo la línea férrea. Ésta es la vía que llega a la estación del Norte, atravesando la Casa de Campo y el río Manzanares por el puente de los Franceses.

Por último hemos de destacar la glorieta de Ramiro Ledesma Ramos, que pasará a llamarse glorieta de San Vicente tras el cambio de nombres de algunas calles por el Ayuntamiento. Se

encuentra en la confluencia de los paseos de Onésimo Redondo, la Florida y Virgen del Puerto, recientemente transformada por la construcción de un nuevo puente sobre el Manzanares que ha permitido descongestionar la zona, estableciendo las conexiones necesarias con las avenidas del Manzanares y de Portugal, dado que la enorme expansión de Madrid a lo largo de la carretera de Extremadura en los últimos años ha convertido este lugar en un auténtico embudo de tráfico.

La glorieta está sobre la plazoleta que en el pasado daba frente a la puerta de San Vicente; tiene unos pequeños jardines con corpulentos árboles, donde tienen su punto de partida numerosas líneas de autobuses periféricos. En el centro de los jardines una esbelta fuente pone su nota característica a la plaza.



El aspecto industrial de la zona, que suele ser destacable en torno a las estaciones de ferrocarril, no resulta relevante en este caso. La estación del Norte, por sus características, creó un reducido entorno industrial, que ha ido desapareciendo con el tiempo. Actualmente la fábrica de Kodak, en la calle de Irun, constituye la principal industria del barrio.

La abundancia de bares, mesones, restaurantes y sobre todo pensiones, muestran la influencia ejercida por la estación en su entorno.

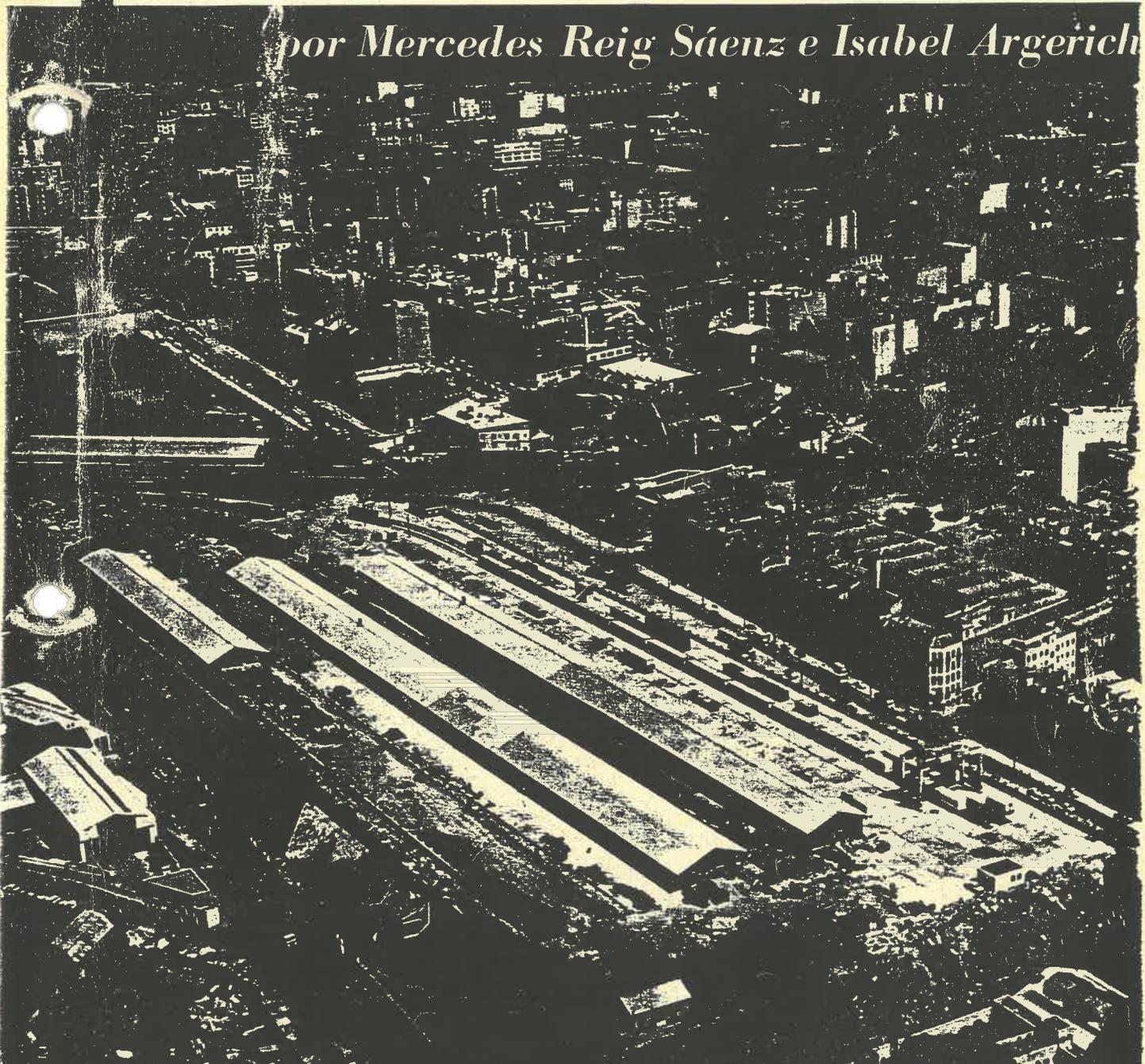
Detalle de la fuente situada en la glorieta de Ramiro Ledesma Ramos, que sustituye a la que hubo en este lugar, llamada de los Mascarones.

29

# madrid

## LAS PEÑUELAS

*por Mercedes Reig Sáenz e Isabel Argerich*



FUNDACIÓN  
ESPANOLA  
SANTA ISABEL  
28012 - MADRID

Biblioteca Ferroviaria





Obra realizada bajo el patrocinio del  
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID

Dirección científica:  
INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

Edita:  
ESPASA-CALPE, S. A.

Consejo de Dirección editorial:

PRESIDENTE:  
FEDERICO C. SAINZ DE ROBLES  
Crónista de Villa.

JOSÉ SIMÓN DÍAZ, Presidente  
ANTONIO APARISI MOCHOLÍ, Vicepresidente  
FRANCISCO ARQUERO SORIA, Secretario  
JOSÉ DEL CORRAL RAYA, Vicesecretario

FERMÍN VARGAS LÁZARO, Director General  
FÉLIX JIMENO LEÓN, Director del Departamento de Ediciones  
ÁNGEL PATÓN BUENO, Jefe del Departamento de Diagramación  
ÁNGELES SOLANO, Coordinadora General de la obra

Coordinadores:

MANUEL DE TERAN AYARZ  
Catedrático de Geografía de la Universidad Complutense.  
De las Reales Academias Española y de la Historia.

MIGUEL MOLINA ALBUZAR  
Director de la Hemeroteca Municipal.

JOSE MARIA BUIÑARATE FERRON  
Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.  
De la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

PEDRO NAVASCUES PALACIO  
Catedrático de Historia del Arte  
de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

ANTONIO BONET CORREA  
Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.

Documentación gráfica, cartografía y maqueta:  
ESPASA-CALPE, S. A.

### Plan general de la obra

Constará esta publicación de 100 fascículos, de 24 páginas cada uno y aparición semanal que formarán una obra compuesta por:

5 tomos de 23 x 30 cm, con 416 páginas de texto e ilustración y sendas introducciones del coordinador respectivo.

1 volumen de semblanzas y retratos de 100 madrileños ilustres, formado por las portadas finales de las cubiertas de los 100 fascículos.

Con el último fascículo que complete cada uno de los 5 tomos se pondrán a la venta las tapas, especialmente diseñadas para la encuadernación de los volúmenes.

### Administración de suscripciones

Espasa-Calpe, S. A.  
Apartado 547. Madrid

Espasa-Calpe, S. A. CASA DEL LIBRO  
Avenida de José Antonio, 29. Madrid-13.

### Foto composición:

Velázquez:  
Eraso, 36  
Madrid-28

### Fotomecánica:

Ochoa.  
Ricardo Ortiz, 74  
Madrid-17

### Imprime:

Talleres Gráficos de  
Espasa-Calpe, S. A.

### Distribuye:

Distribimadrid, S. A.  
Carretera de Irún, km. 13,350  
Teléfono 652 23 22  
Madrid-34

### Es propiedad:

© Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1978

Depósito legal: M. 7.412-1980

ISBN 84 239 5370-X (Obra completa)

ISBN 84 239 5372-6 (Tomo II)

ISBN 84 239 5376-9 (Fascículos)

Impreso en España  
Printed in Spain

## LAS PEÑUELAS

Por ISABEL ARGERICH - MERCEDES REIG

### SU FORMACION E HISTORIA

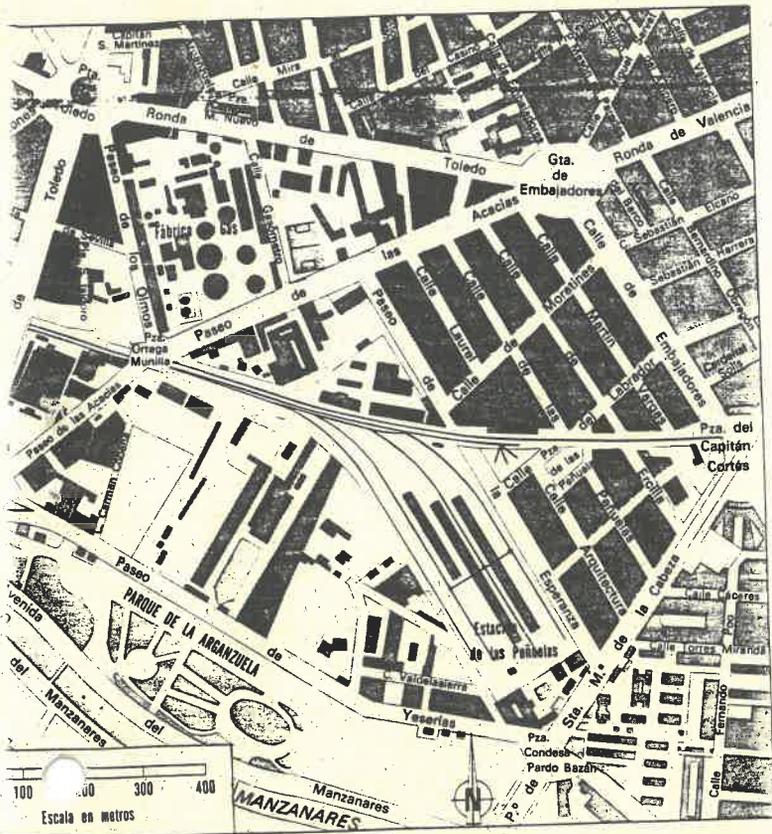
El ámbito de Madrid que constituye el objeto de este estudio pertenece al distrito de Arganzuela-Villaverde, según la división administrativa del término municipal de Madrid aprobada en 1955. Limitado al sur por el río Manzanares y al norte por la ronda de Toledo y a los lados por la calle de Toledo en su último tramo y la confluencia de los paseos de Embajadores y de Santa María de la Cabeza, constituye el barrio 4.º de ese distrito, llamado de Las Peñuelas. Sin embargo, es necesario advertir que esta zona comprende el barrio de Las Injurias y parte de la dehesa de la Arganzuela, sin que nos sea posible delimitar con rigor sus ámbitos respectivos, pues, a veces, las noticias históricas dan la impresión de que los tres nombres se superponen.

Esta parte del actual casco urbano encuentra su origen en la necesidad de expansión que experimentarían Madrid a raíz del brusco crecimiento determinado por la instalación de la Corte, en 1561. No obstante, no se puede hablar de núcleo urbano hasta bien entrado el siglo XVIII y no llegó a integrarse definitivamente a la capital hasta mediados del XIX, cuando el ministro de Fomento, don Claudio Moyano, decidió derribar las últimas barreras fiscales que ceñían la población y emprender su ensanche.

Las noticias que tenemos sobre el origen de los nombres de esta zona atestiguan una temprana expansión, que sólo se puede explicar por la presencia del río —y del arroyo de Embajadores—, que actuaba como un importante foco de atracción para la instalación de huertas, alquerías y pequeños talleres. Por otra parte, fue también de-

cisivo el hecho de constituir el punto de acceso desde localidades como Aranjuez y Toledo, cuyas relaciones con la villa eran frecuentes. La importancia de esta vía de acceso viene mostrada por la existencia de un significativo núcleo de posadas y mesones en los alrededores de la puerta de Toledo. Según Pedro Tamayo, en 1590 existían, fuera de la puerta, tres paradores —«La Estrella», «El Sol» y «La Luna»—, de los que partían servicios regulares de diligencias para Andalucía y Levante.

Según la leyenda que nos transmite Capmani —y que Répide asegura no pasa de ser una invención—, la dehesa de la Arganzuela debe su nombre a una joven, hija de un alfarero llamado tío Daganzo, que, requerida por la reina Isabel I para que le diese agua del río —el mismo autor asegura que entonces el Manzanares era de agua muy fina y abundante—, le sirvió en uno de los cántaros fabricados allí mismo por su padre. La joven, a la que llamaban Sancha *la Daganzuela*, viose premiada con el regalo de las tierras que pudiese regar su cántaro relleno por tres veces. El mismo Capmani nos da noticia de una epidemia de peste que al poco tiempo de estos acontecimientos tuvo lugar en esta zona próxima al río, lo que motivó que se cerraran las puertas de la ciudad, aunque, «por un descuido que hubo en un portillo de madera, se introdujeron dos atacados de las alquerías, buscando auxilio, pero que les cogió la muerte en la calle, contagiando aquel barrio, de donde se propagó el contagio al resto de la villa: por eso le llamaron la *Puerta de la Peste*». Sin embargo, *la Daganzuela* —o *Arganzuela*, como ya entonces la llamaban— sobrevivió, y en las tierras que había recibido de la



Plano del barrio en la actualidad.

reina se edificaron varias casas. Se dice que al final de su vida invirtió su caudal en la construcción de una capilla y «en una fuentecita de la puerta de Toledo, haciendo aprovechar las aguas del caño de la Sierpe en beneficio de los vecinos pobres de aquel arrabal».

Por su parte, Baztán Vergara, en su *Manual Informativo de la Villa de Madrid*, afirma que la dehesa de la Arganzuela «pertenece a la villa desde 1492, en que los Reyes Católicos, por provisión y real facultad concedieron a Madrid autorización para acotar la dehesa, agregándole un pedazo de viña y tierra».

A pesar de las diferencias entre la leyenda y la historia, resulta interesante el hecho de que ambas coinciden en el testimonio del interés que presentaba aquella zona para la villa.

La transformación de las necesidades de la villa provocó, a lo largo de los siglos, un cambio en la utilización de este sector, que aparecía ya en el siglo XVIII como lugar idóneo para la instalación de industrias y talleres, que pudiesen ocasionar riesgos o incomodidades, como se puede apreciar en las ordenanzas de Teodoro Ardemans: «... todos los oficios, como alfareros, jaboneros, yeserías, caldererías, polvoristas, panaderías, veleerías de sebo y en fin, todos los oficios que tuviesen fragua, hornos y calderas donde pueda prenderse fuego. Todos ellos deben estar en los arrabales, sin que arriuen a templos, a monasterios, ni casas de demasiada vecindad...»

Por otra parte, la zona que actualmente limita con los paseos de Yaserías y de la Esperanza —donde a principios de este siglo se construyó la estación de las Peñuelas— constituyó, hasta el

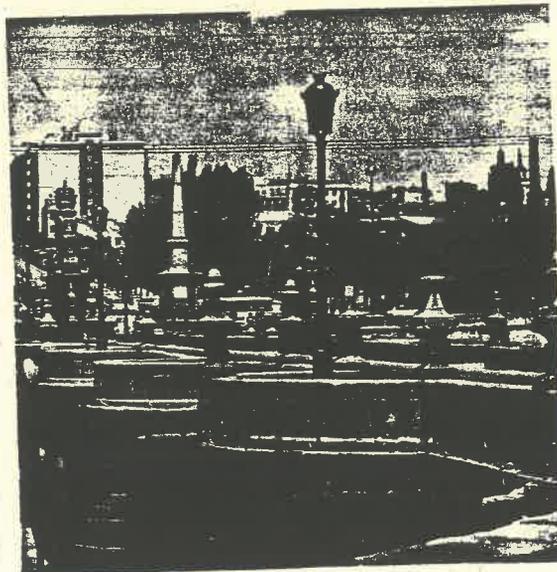
siglo XIV, una quinta que perteneció, según la misma fuente, a una cierta matrona llamada Mari-Esperanza, finca que con motivo de la guerra mantenida por don Enrique II y su hermano don Pedro I, fue incendiada y «aunque el rey don Enrique la indemnizó, ella no quiso volver a levantar la casa, cuyo terreno compró la villa, labrando allí algunas casitas que después fueron adquiriendo varios particulares, dándose a la calle el nombre de la primitiva dueña de aquellos contornos, esto es, de la Esperanza».

### LOS PRIMEROS TRAZADOS ANTERIORES AL SIGLO XIX

A través de estas noticias queda evidenciado que, si bien fue siempre esta zona un núcleo natural de expansión, por tener fácil comunicación con el centro de la villa y estar próxima al río, no llegó a poseer verdadero carácter urbano hasta bien entrado el siglo XIX.

En efecto; a pesar de que ya a principios del siglo XVIII encontramos una clara intención de mejorar la zona con la construcción del actual puente de Toledo, y con el trazado de una ancha avenida arbolada que unía la puerta de Toledo con el puente, no puede hablarse todavía de un intento de ordenación urbana, en ningún momento, ya que los proyectos van exclusivamente encaminados a dignificar uno de los accesos más importantes de la villa. La construcción de ese puente, de Ribera, duró desde 1718 a 1722,

Vista parcial del puente de Toledo, uno de los más hermosos restos del Madrid del XVIII.





y el trazado de dicha avenida es anterior a 1761, fecha en que aparece en el plano de Chalmandrier.

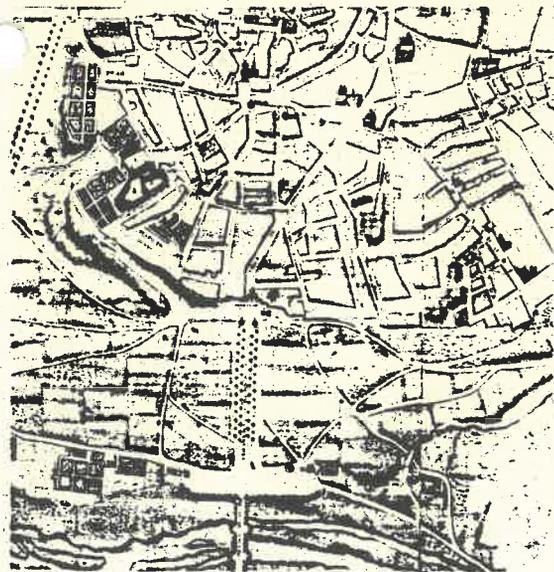
Es fácil imaginar la importancia que tuvo para el desarrollo del arrabal el trazado de este hermoso paseo, llamado de Los Ocho Hilos, por tener igual número de hileras de árboles. No obstante, no fue hasta casi finales del siglo, en el reinado de Carlos III, cuando quedó trazado con su actual configuración este sector de la ciudad. Según la

noticia contenida en el plano de Tomás López, que data de 1785, el plan de los grandes paseos que rodean al eje de Los Ocho Hilos fue obra del capitán de ingenieros don José Salcedo. Por su configuración, este trazado entronca con la más pura tradición barroca y responde asimismo a una primera necesidad de expansión y a la voluntad de crear un conjunto que, partiendo del nuevo puente, realzase la importancia del acceso a la Corte. En efecto; el hecho de plantear el trazado como la unión de dos tridentes que convergen respectivamente en la puerta y el puente —tomados como punto de referencia de los ejes respectivos— traduce el conocimiento de toda una práctica urbana, cuyo prototipo puede fijarse en la ordenación llevada a cabo en Roma por el papa Sixto V.

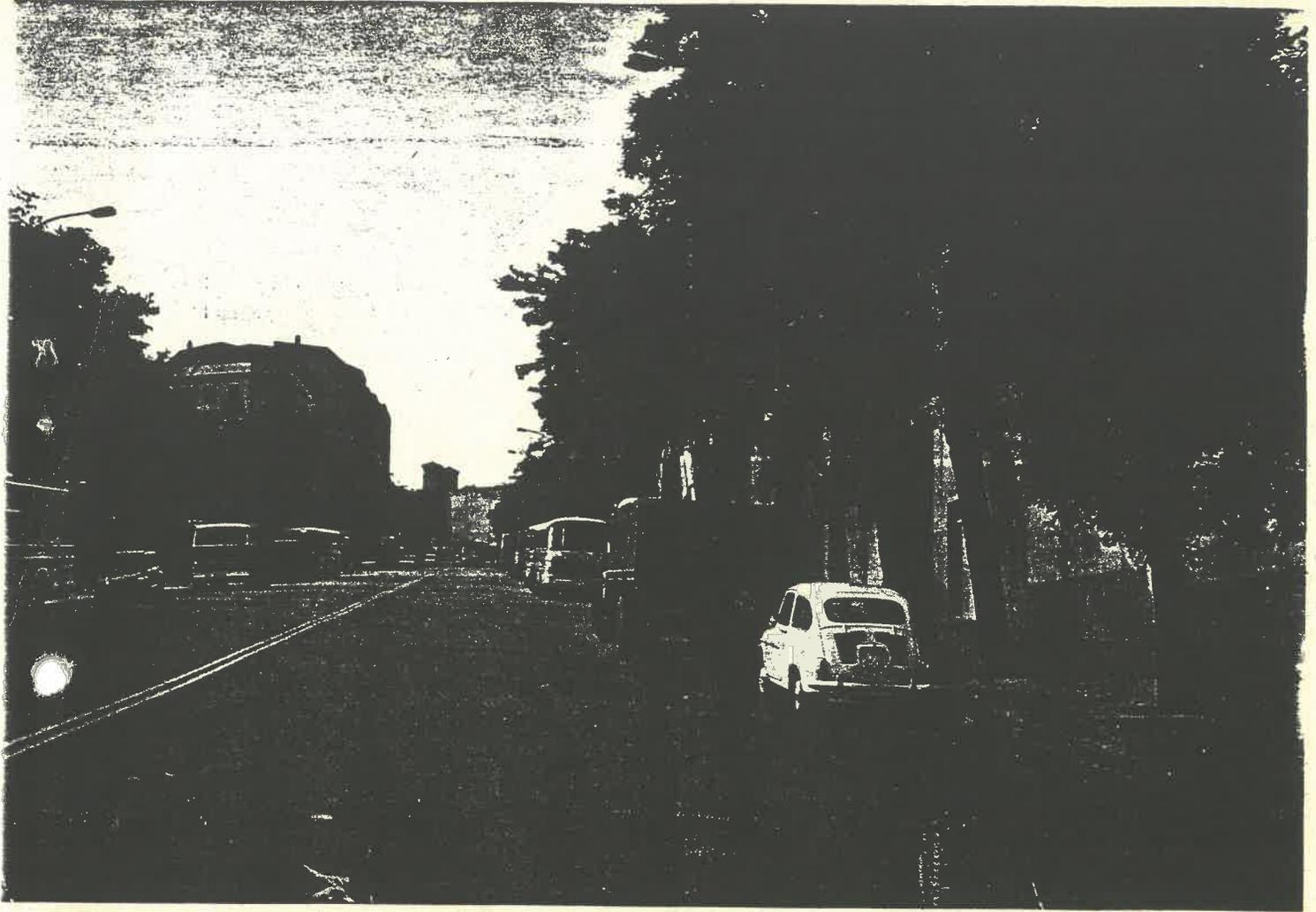
A este mismo deseo respondería la sustitución de la antigua puerta de Toledo por la actual, edificada al cabo en época de Fernando VII. A propósito del acierto de este trazado citamos a Molina Campuzano: «Hemos de insistir en destacar la trascendencia de unas mejoras que supusieron prefigurar con un siglo de antelación la extensión, bien articulada con el casco antiguo, de la edificación de todo este amplio sector de la capital actual.»

Estas extensas vías diagonales trazadas en torno al eje constituido por el camino de Los Ocho Hilos fueron asimismo concebidas como paseos arbo-

Panorámica de la calle de Toledo que une el centro de Madrid con un importante sector de la capital.



Plano de Chalmandrier. En él aparece ya el paseo de los Ocho Hilos (calle de Toledo) cuyo carácter suntuario respondió a la importancia que tenía ya entonces esta vía de acceso.



La amplitud del paseo de los Olmos nos da idea de la importancia de las obras de infraestructura que se han hecho a lo largo de los siglos y en la actualidad absorben un intenso tráfico.

lados, de cuya primitiva condición han quedado los nombres de los paseos de las Acacias y de los Olmos.

El proceso de dignificación de esta zona tuvo su continuación en las reformas que en 1819 acompañaron a la canalización del río Manzanares, en el tramo comprendido entre el puente de Toledo y la calle del Canal. Extraemos de la *Guía de Madrid*, de Fernández de los Ríos, la descripción de las obras realizadas: «Sobre la entrada, a la conclusión del paseo de las Delicias se leía: *Navegación y arbolado, obras son del gran Fernando*; servía esto de ingreso al embarcadero, a las oficinas del Canal, a un jardín en miniatura, a un puente de madera que daba paso a la Pradera (y a cuyo extremo había dos castillos poco mayores que garitas de centinelas, con cañoncitos para hacer salvas los días de gala) y el célebre canal y a su paseo.»

Cuatro años después, este lugar se convirtió en escenario de penosos acontecimientos: «en él esperaban los realistas, con hachones encendidos, las primeras noches de noviembre de 1823, a los milicianos nacionales de Madrid que, de regreso de Cádiz, procuraban entrar por la puerta de Toledo para dirigirse a sus casas, y en él se cumplieron las sentencias de pena capital, desde que la Plaza de Riego dejó de ser escenario

de suplicios, hasta que se eligió para ellos el Campo de Guardias» (Fernández de los Ríos, *Guía de Madrid*).

Puede afirmarse que con estas obras terminó el proceso de ennoblecimiento de esta zona que se inició en el siglo XVIII, como ya hemos visto, con la apertura de la avenida que uniría el puente con la puerta de Toledo. A partir de mediados del siglo XIX, se inició un proceso de transformación de este sector, que iría viendo desaparecer paulatinamente sus espacios ajardinados hasta llegar a convertirse en un punto de atracción para los establecimientos de tipo industrial.

Al parecer, no mucho después de las reformas que nos describe Fernández de los Ríos, se inició ya un proceso de degeneración o deterioro en la Arganzuela, que corresponde a un abandono de los presupuestos urbanísticos dieciochescos y que culminaría, hacia la mitad del siglo, en un proceso de saneamiento que se inició con la desaparición radical del parque realizado por Fernando VII: «En 1868, se cegó el inútil canal, depósito de cieno, foco de intermitentes y sepultura de suicidas, desapareciendo también los ridículos puente y castillos y quedando convertidas en paseos las alamedas y el espacio que ocupaba el canal.»



Vista general del parque de la Arganzuela, recientemente ajardinado, que constituye la única zona verde en un sector altamente congestionado.

También Mesonero Romanos nos depara un testimonio de la grave insalubridad que padece la zona, así como de su población progresiva, por la excedente de la capital: «Otra humilde barriada se ha emprendido en estos últimos años en la parte baja, entre la cabecera (puente de Toledo) y el embarcadero del Canal. Lo enfermizo de aquel terreno, por la proximidad del canal, no justifica el acierto en la elección del mismo para la construcción.»

Sin embargo, a pesar de estos proyectos y de las obras realizadas, una prueba del carácter de límite urbano que seguía teniendo la ronda de Toledo la constituye el hecho de que raramente aparece este sector en los planos de Madrid o, cuando aparece, figura como una zona rural, sin que puedan ser localizadas las diversas construcciones que ya había en ellas. Así, en el *Plano Geométrico de Madrid*, trazado, en 1800, por don Fausto Martínez de la Torre y don José Cerdas, se constata, la presencia del tridente que parte de la puerta de Toledo, así como las rondas, pero quedan ignoradas las construcciones extramuros que al parecer ya existían.

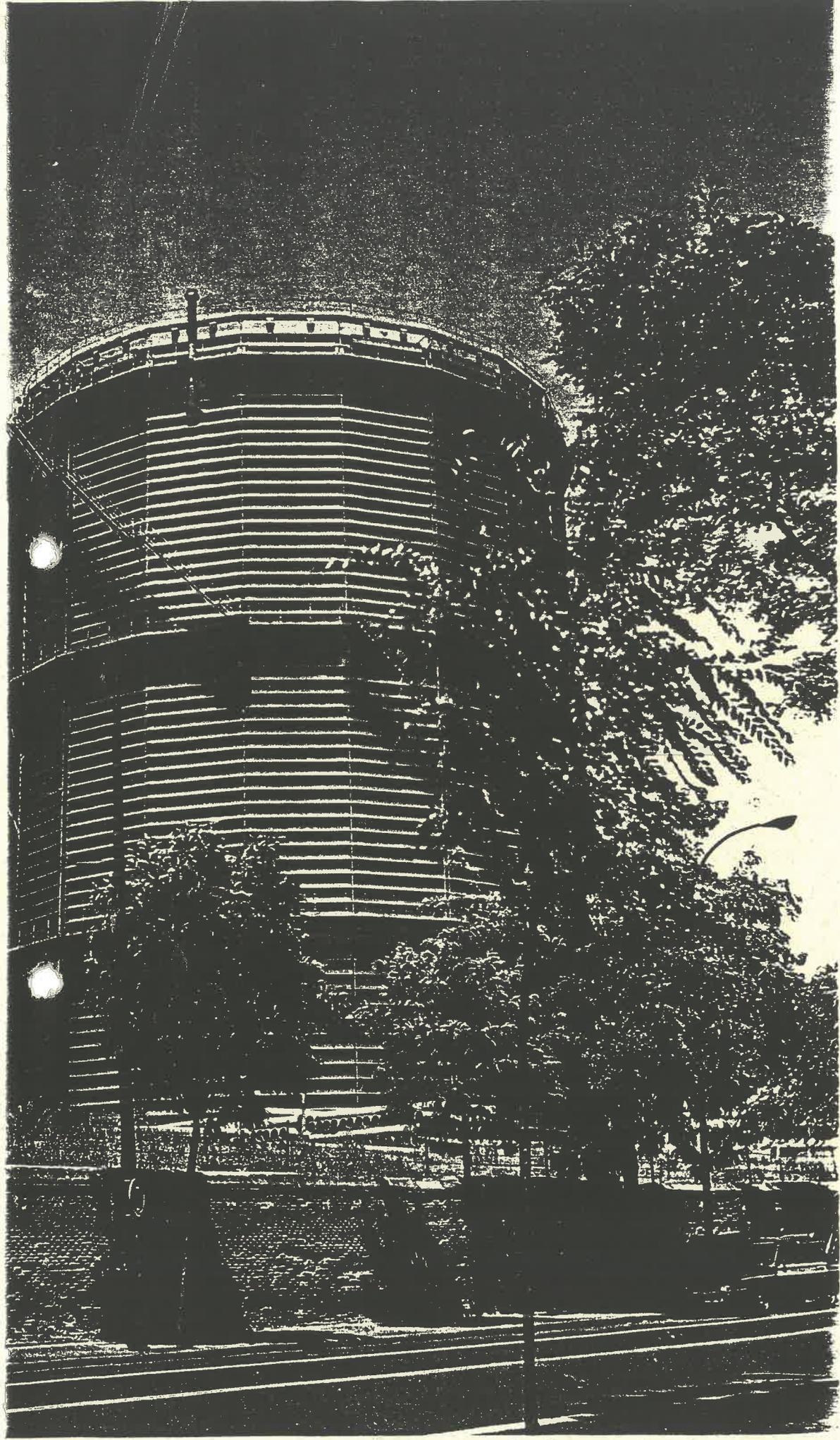
En el plano de Madrid de don P. Martín López, que data de 1846, se dibuja sólo la parte superior del trazado de Salcedo y se considera aquella parte exterior a las rondas como zona rural.

Será preciso esperar al plano trazado por Castro, en su anteproyecto de Ensanche (1860), para poder considerar este sector como una zona propiamente habitada. Fue, al parecer, la decisión de ampliar el ámbito de Madrid lo que determinó el hecho de que empiece a aparecer en los planos de la ciudad con una representación más realista, que denuncia la ocupación «espontánea» de la zona en un estado ciertamente avanzado. En un plano parcelario de Madrid, fechado en 1862-64 (es decir, inmediatamente posterior al anteproyecto de Castro), aparece parcelada la quinta de la Esperanza, varios almacenes cercanos al paseo de Yeserías y una importante aglomeración de edificios destinados a viviendas cerca del paseo de Embajadores.

#### LA FÁBRICA DE GAS. RECAUDACIÓN DE ARBITRIOS

Asimismo la fábrica de Gas aparece ya como el origen de un pequeño foco industrial que se sitúa en el paseo de las Acacias.

Según los datos de Miguel Capella, el alumbrado de gas se ensayó en Madrid en 1832 y empezó a generalizarse definitivamente en 1847.



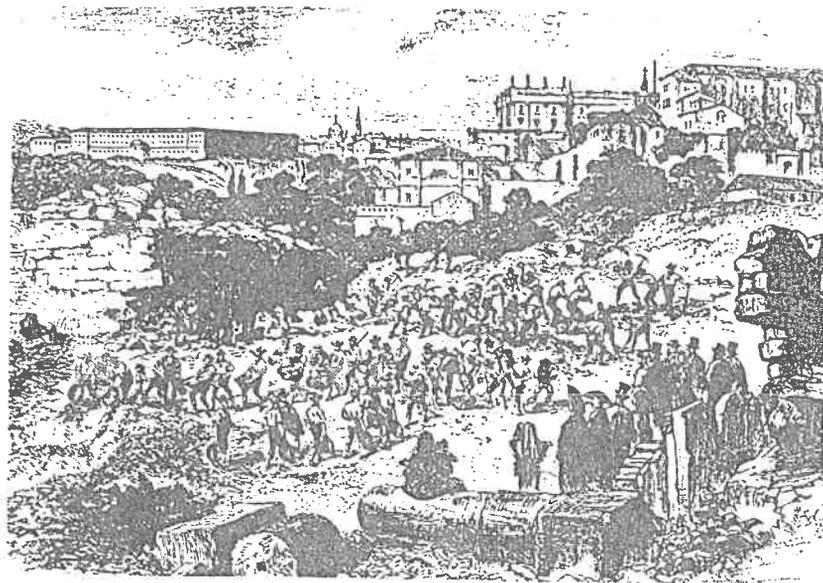
Por estas fechas abastecía unas 4.000 luces instaladas en almacenes, tiendas, cafés y lugares públicos. Mesonero nos informa de que, en 1854, el total de luces particulares ascendía a 5.000. La Sociedad que explotaba la fábrica de Gas se constituyó en 1846 con el nombre de La Madrileña y seguiría regentándola hasta 1917, fecha en que fue expropiada por el Ayuntamiento de Madrid.

Con respecto al núcleo de viviendas establecido junto al paseo de Embajadores, es indudable el importante papel que jugó en su creación la fábrica de Tabacos, situada desde 1809 junto a la glorieta del antiguo portillo de Embajadores, y que daba trabajo a mediados del siglo a unos 3.000 obreros.

Por su parte, el *Diccionario* de Madoz nos informa que, en 1848, la puerta de Toledo encauzaba la mayor parte del abastecimiento de la villa: su recaudación en arbitrios municipales era superior al 65 por 100 del total de las puertas de Madrid, siendo las partidas más importantes las de carne de vaca, aceite, vino y trigo. Este porcentaje nos permite concluir que la zona cercana a la puerta de Toledo registraba un índice muy importante de actividad comercial, que justificó sobradamente la instalación de edificios de todo tipo.

Todo esto nos demuestra que, si bien oficialmente este barrio no se integró a Madrid hasta 1868, en realidad fue poblándose de manera natural, constituyéndose así un núcleo de expansión, tal como nos asegura Mesonero en el párrafo anteriormente citado. Fue en esta fecha cuando se derribó la cerca mandada construir por Felipe IV en 1625 (y regularizada por Carlos III), cerramiento cuyo propósito había sido, precisamente, impedir el desarrollo espontáneo de calles y arrabales, proteger la villa de epidemias y vigilar sus entradas para poder percibir los impuestos municipales.

A través de los informes de aquel autor y de Fernández de los Ríos, a que nos hemos referido, se observa un proceso de transformación que responde al nuevo concepto de ciudad —a las nuevas necesidades— que, sustituyendo a los antiguos presupuestos barrocos, desembocará en la formación de un asentamiento de tipo, industrial. Las causas que provocaron este cambio en la utilización de este sector pueden fijarse en la presencia del río y de la vía férrea de circunvalación de Madrid, que constituyó un factor decisivo, determinando de antemano el uso de la zona.



Grabado de la colección Casariego que ilustra el derribo de la cerca fiscal en 1869.

No obstante, puede afirmarse que hasta bien entrado el presente siglo no llegó a desaparecer totalmente su carácter agrícola, ya que al ir estableciéndose la industria de manera espontánea, se produjo una yuxtaposición de ambas funciones.

La progresiva implantación de industrias trajo como consecuencia la edificación de conjuntos dispersos de viviendas, que se constituyeron junto a la ronda de Toledo, el paseo de las Acacias, y a la zona comprendida entre la ronda, el paseo de la Esperanza y la vía del ferrocarril. Así, pues, las tierras de cultivo quedaron reducidas al espacio antiguamente ocupado por la quinta de la Esperanza y a los terrenos limítrofes al barrio de las Injurias.

Es en 1860, a raíz del plan de extensión de Madrid de Carlos María de Castro, cuando este sector se vio definitivamente incorporado a la

El paseo de la Esperanza visto desde la estación de las Peñuelas.

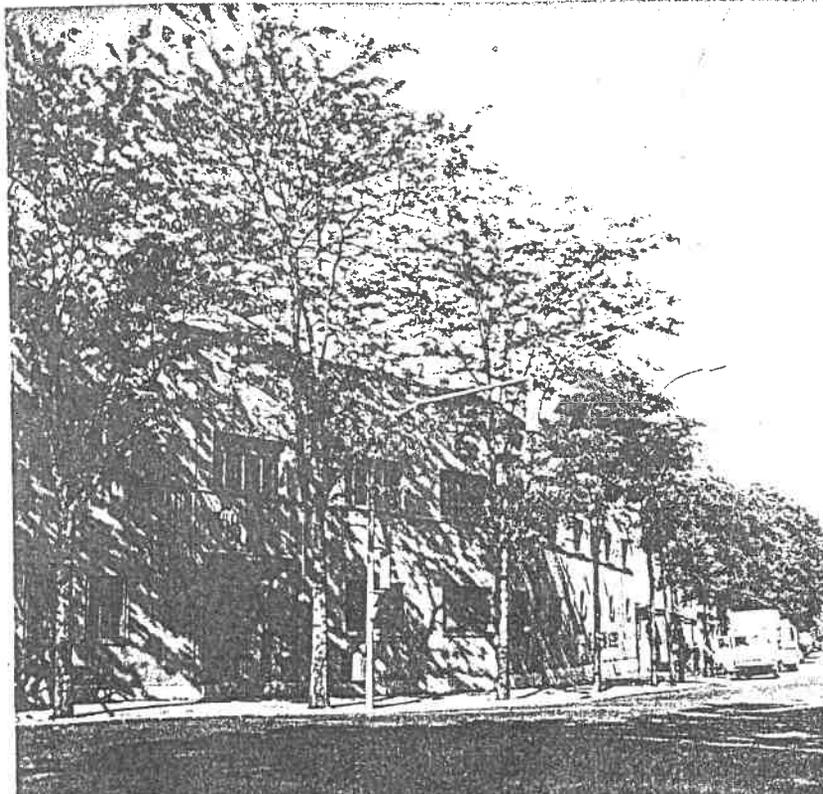


El metro constituyó el punto de partida para la formación del núcleo industrial que se asentaría en la zona a mediados del siglo XIX.



La zona del paseo de Yeserías, donde se localizan algunas fábricas y talleres, en su mayoría fuera de uso, debido a la actual tendencia a trasladar la industria a zonas más periféricas, constituye una muestra del cambio que está experimentando en estos momentos la fisonomía de este barrio.

capital, al ampliar el límite de la misma hasta las Manzanares. Es interesante, sin embargo, el hecho de que se respetase la zona de huertas, sin llegar a parcelarla, con la intención de conservar su carácter rural. En lo que respecta al amplio trazado realizado por Salcedo en época de Carlos III, Castro se limita a convertir en solares los espacios comprendidos entre los paseos o avenidas existentes, destinando las manzanas resul-



tantes a la edificación de viviendas. Sin embargo, modifica el sector Este del polígono que referimos, suprimiendo la calle del Canal (hoy de Santa María de la Cabeza) y la calle de Embajadores, introduciendo una retícula que no se pudo llevar a cabo por el carácter accidentado del terreno.

A pesar de las propuestas de Castro, el sector continuó en la línea ya iniciada antes del plan de ordenación, que venía determinada por la presencia de los focos de atracción para la industria que ya hemos apuntado: el río y la vía férrea. Fue precisamente el hecho de ignorar estos factores lo que provocó el fracaso de sus propuestas, que se evidencia a través del ulterior desarrollo que condujo a la reducción paulatina de los espacios agrícolas.

El desarrollo industrial se evidenciaba en la implantación de pequeños talleres en el barrio de las Injurias, de algunas fábricas dispersas en el paseo de Yeserías y de la presencia de la fábrica de Gas.

Por otra parte, vemos que, independientemente de las viviendas dispersas construidas a lo largo de las avenidas, el único núcleo de habitación que se fue desarrollando como tal se formó en torno a la antigua calle de las Peñuelas, que según Répide debe su nombre a la presencia de la Peñuela de Santa Isabel, de la que se tiene noticia desde el siglo XVII.

De la creciente necesidad de alojamiento que experimentaba el sector a mediados del siglo XIX da buena prueba el proyecto que elaboró el Ayuntamiento de Madrid en 1868 para la construcción de casas baratas para obreros en el barrio de las Peñuelas, «llamado a estar en rápida comunicación con el centro por medio del ferrocarril de circunvalación», como nos informa Fernández de los Ríos en su *Guía de Madrid*.

Resultan particularmente interesantes las críticas que dirige este mismo autor al proyecto de Castro, en lo que se refiere a su trazado: «Conviene al mismo tiempo levantar un plano de la población nueva, no por el sistema ilusorio de formar tableros de damas a capricho del delineante que las traza en el papel, sino estudiando las condiciones actuales de las afueras y las que deben reunir en el futuro, sacando las calles rectas que parten del centro de Madrid hasta el foso, destinando a calles de enlace los actuales paseos y enlazándoles a su vez más y más entre sí; en una palabra, no aspirando a lo mejor, sino a lo bueno, no forjándose en una población ilusoria, sino en un ensanche posible;

no formando proyectos que por lo costosos estén llamados a no llevarse a cabo jamás, sino aquellos que por su sencillez y economía presten el mismo servicio y tengan la seguridad de realizarse; adoptando un término medio entre la escandalosa anarquía que se ha permitido en Chamberí, en las Peñuelas y en otros puntos; y la absurda regularidad que se quiere imponer con el proyecto del señor Castro; obrando, en fin, con inflexibilidad en punto a rasantes y alineaciones, pero dejando en todo lo demás la libertad más completa.»

Asimismo denuncia el hecho de que Castro «ignorase» el arrabal ya existente en las Peñuelas, sin ofrecer ninguna alternativa concreta para el desarrollo del barrio: «Tal como aquí se ha entendido el ensanche, tardaría siglos en realizarse: todos los terrenos de la zona se cultivan, unos de secano, otros de riego; los dueños de ellos recogen cosechas de forrajes, cebada, trigos y alguna hortaliza. Mientras la zona no esté cruzada de alamedas, bien niveladas, bien construidas, bien entretenidas y enlazadas por plazas, unas y otras con arbolado abundante, esos terrenos seguirán siendo lo que son, y no hay que esperar que los propietarios renuncien a su recolección de cereales y dediquen los terrenos a arbolado, que en los primeros años es improductivo, sólo porque varíe de aspecto la zona de ensanche.»

Acompañando estas críticas, proponía algunas innovaciones referentes a la zona de las Peñuelas, destinadas a una ordenación que sirviese de base a su futuro desarrollo: la prolongación de la Ribera de Curtidores hasta el paseo del Cristo de las Injurias, «rasando con fábricas importantes y con el ya poblado barrio de las Peñuelas, que basta para alimentar esta nueva vía, única recta de que se dispone para ir al centro de Madrid», dotándola con una plaza o glorieta en la confluencia del paseo de las Acacias.

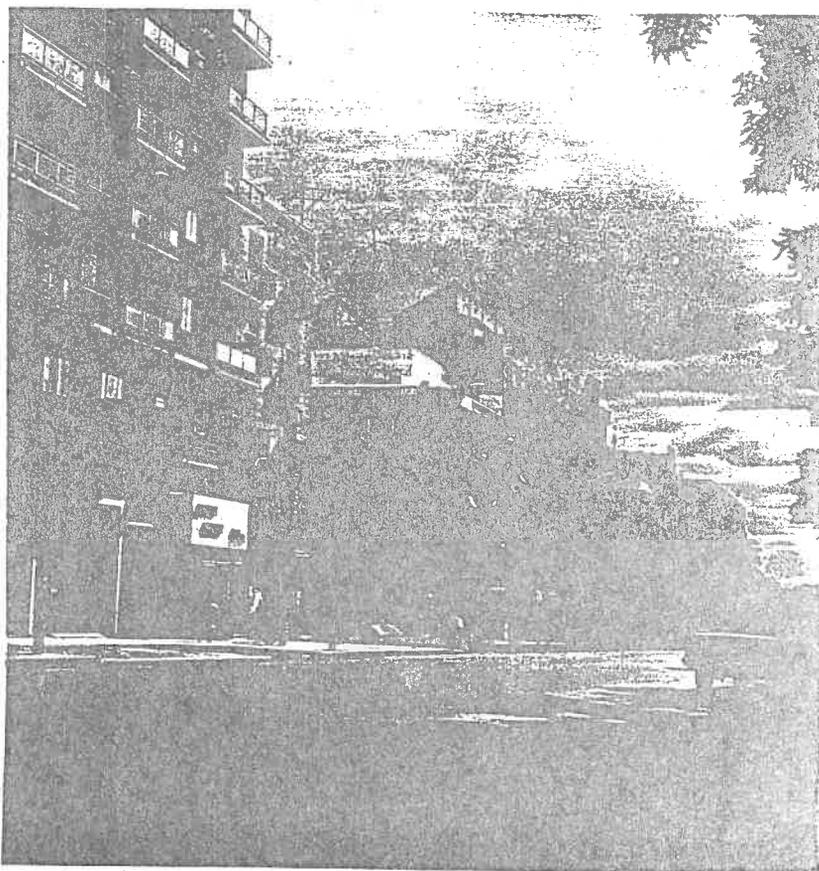
A pesar de lo insuficiente de su propuesta con respecto a la ordenación de toda la zona, es evidente el interés por cortar el desarrollo caótico de la misma, que se haría inevitable ante la inoperancia del tratamiento que proyectó Castro. Su propuesta iba encaminada a impedir que la extensión de Madrid se concentrase en un solo enclave; reivindicando todos los terrenos adyacentes a la urbe para la construcción de viviendas unifamiliares: si se deja a la iniciativa privada, «no se conseguirá en muchos años que la población se extienda por el Ensanche; se agrupará en ciertos puntos, como Chamberí y en la puerta de Alcalá, en las afueras de Atocha y en las



Peñuelas; crecerá hacia arriba, no se extenderá, sino lenta y malamente; no formará casas con jardines y huertas que dan comodidad al propietario y aspecto risueño a la población, edificará torres de cinco pisos y sotabanco, se apiñará en las calles estrechas y en los mismos momentos en que lamentamos, y con razón, los defectos de Madrid, fundaremos nuevos barrios más defectuosos aún».

La fuente de la plaza de las Peñuelas, edificada a fines del siglo pasado, es en la actualidad uno de los escasos restos que dejan constancia de lo que fue este barrio en otros tiempos.

Las distintas arquitecturas que presenta el paseo de las Acacias son sólo una muestra de las transformaciones que está sufriendo este barrio.





Peñuelas.  
Lados  
otegen  
el tren.  
Férrea  
de las  
alle del  
abrador

El barrio de las Peñuelas se fue desarrollando de forma independiente a las propuestas anteriormente citadas: se produjo una progresiva concentración de viviendas en torno a la vía del ferrocarril, dando lugar a un auténtico núcleo urbano. En el cruce de la calle del Labrador con la de las Peñuelas se trazó, en 1873, la plaza del mismo nombre, atravesada en uno de sus extremos por la vía férrea. En esta misma plaza se abrió al culto, el 15 de mayo de 1879, la iglesia parroquial de las Peñuelas, puesta bajo la advocación del Purísimo Corazón de María. Según Répide, la capilla mayor albergaba una buena imagen de la Virgen, esculpida en mármol. «Este templo tenía las campanas de la antigua parroquia del Buen Retiro, que, al ser ésta demolida en tiempos de la revolución de Septiembre, fueron depositadas en la basílica de Atócha.»

Esta iglesia mantuvo la función de parroquia hasta la guerra civil, en la que quedó parcialmente destruida por un incendio. A partir de esa fecha y hasta la actualidad fue convertida en almacén de vinos y licores.

Fue también en aquella época cuando se empezó a tender la línea de tranvía que, pasando por la calle y puente de Toledo, unía Madrid con Leganés y los Carabancheles. La concesión de esta línea al banquero don Enrique O'Shea data de 1876, aunque al año siguiente fue transferida a la Compañía General Española de Tranvías. Quizá lo más interesante de esta línea —dejando de lado el hecho de constituir un nuevo enlace del barrio con el centro de Madrid— sea su nuevo planteamiento, ya que de ella se desprende una clara intención de crear toda una zona suburbana de doble función: agraria y residencial. El fracaso de este planteamiento

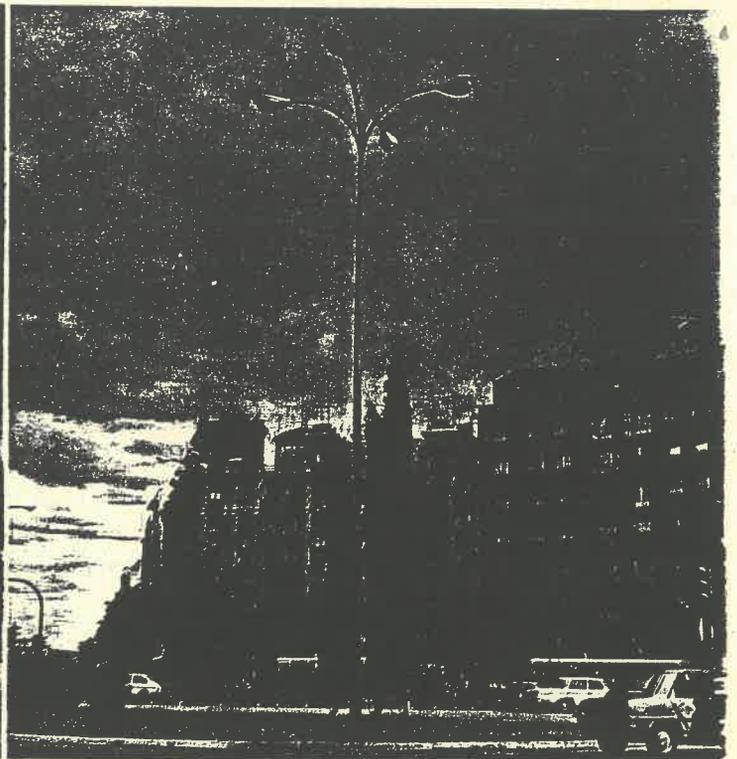
se debió, sin duda, a su precocidad, ya que Madrid en aquellas fechas no constituía aún un centro industrial lo suficientemente importante como para dar lugar al cinturón de pequeños núcleos de habitación que se proponía.

El tranvía de tracción animal ofrecía —según recoge Valenzuela Rubio de *La Crónica*— «menos comodidad que la hallada en un grotesco carromato».

Al iniciarse el presente siglo, el barrio aparecía como un sector totalmente integrado al resto de la ciudad, a pesar de ofrecer todavía extensos espacios sin una función determinada. La población se agrupaba principalmente en dos núcleos: el paseo de las Acacias y las manzanas que se habían ido desarrollando paralelas al paseo de Embajadores y en torno a la plaza de las Peñuelas.

Según una *Guía de Madrid* redactada en 1903 por don Roberto Roldán y don Álvaro González, la población de los barrios del Gasómetro y Peñuelas, pertenecientes al distrito de la Inclusa, que coinciden en gran parte con el sector que se estudia en este fascículo, ascendía a 9.979 habitantes. Esta misma fuente nos proporciona la localización de algunos de los servicios de que disponían esos barrios. En el paseo de las Acacias se daba la mayor concentración de edificios públicos: tres escuelas, un asilo de ancianos desvalidos y tres fuentes públicas, alimentadas por el canal de Lozoya, además de la fábrica de Gas. En el otro núcleo, que ya hemos señalado, se constata la presencia de una escuela católica en la calle Moratines, de la Casa de Socorro del distrito, en la del Labrador, de la iglesia parroquial en la calle de las Peñuelas y de dos fuentes de viaje bajo del Abroñigal, así como dos importantes fábricas: la de alquitrán y bolsas de papel en el





paseo del Canal y el depósito de la Compañía Arrendataria de Tabacos, en la calle de Martín de Vargas. En el paseo de Yaserías se encontraba la alcaldía del barrio.

El 22 de diciembre de 1904 la Junta Consultiva de Obras presentó al Ayuntamiento un anteproyecto de Plan de Reformas de Madrid, que resulta especialmente interesante por la ordenación que propone para los terrenos no construidos en este sector. Uno de los rasgos más significativos lo constituye el hecho de prolongar la ribera de Curtidores hasta el paseo de las Acacias, dándole a este tramo —que se llamaría calle de las Américas— un ancho igual al de la ronda de Toledo. No creemos aventurado afirmar el paralelismo de esa propuesta con la de Fernández de los Ríos, por revestir ambas la intención de enlazar fácilmente el centro urbano con la zona de extensión por medio de un eje que descongestionaría la calle de Toledo. El proyecto introduce una nueva vía que, partiendo de la conjunción del paseo de Yaserías con el de la Chopera, llegaría hasta el cruce del de las Acacias con la vía del ferrocarril, evidenciando la intención de establecer una clara división por zonas en los terrenos baldíos allí existentes. En efecto; en la gran manzana que quedaría al norte de esta avenida, se proyectaba la instalación de la Alhóndiga municipal, quedando el lado sur destinado a formar parte del gran parque de la Dehesa de la Arganzuela, que se extendería, atravesado por el paseo de Yaserías, hasta la margen izquierda del Manzanares.

Asimismo hay que destacar el trazado de una gran vía de ronda, que ciñéndose al Manzanares, descongestionaría los paseos ya existentes y uniría entre sí los puentes.

Por otra parte, respetando el trazado de las calles ya existentes entre el paseo de la Esperanza y el de Embajadores, el proyecto proponía la ampliación de la plaza de las Peñuelas hacia el paseo del Canal, lindando, por tanto, por uno de sus lados, con la Alhóndiga propuesta.

Desgraciadamente este proyecto nunca se llevó a cabo, edificándose más viviendas en los terrenos que debía ocupar la plaza y destinándose el solar propuesto para Alhóndiga a la construcción de la actual Estación, que se llevó a cabo en 1908.

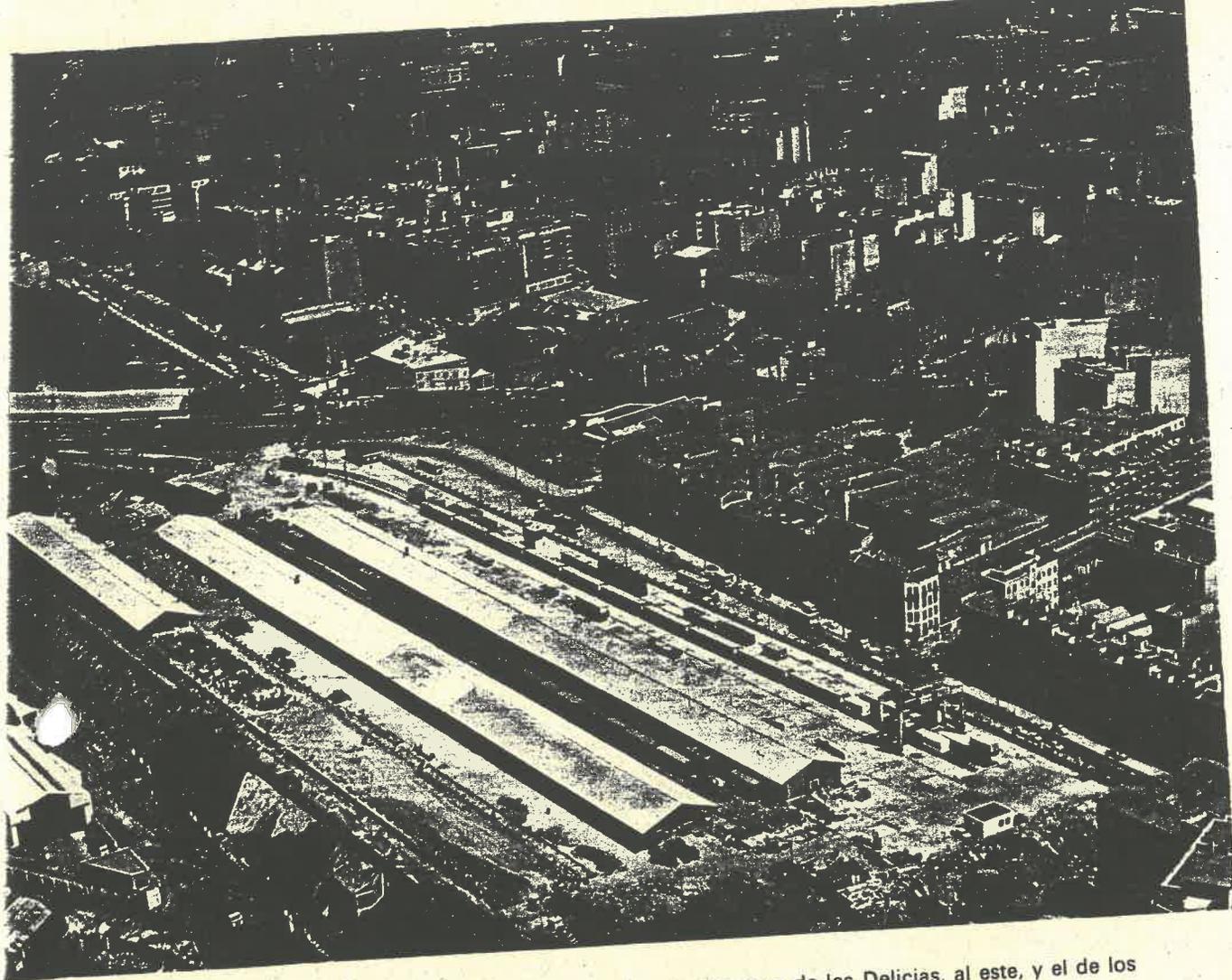
A través de las Memorias del Ayuntamiento de Madrid referente a las vías públicas del Ensanche, que realizó Núñez Granés, se puede observar el orden seguido en la urbanización de las calles de la zona en la primera década del siglo. Partiendo de lo que se había realizado en el siglo anterior —el pequeño sector comprendido entre las calles Moratines, Peñuelas, Labrador y Embajadores—, el Ayuntamiento se limitó a terminar las obras de la calle de las Peñuelas y a renovar el firme de algunas otras. Entre 1901 y 1903 se urbanizaron las calles del Gasómetro, Soria y Santocildes.

El mismo autor, en 1910, elaboró un proyecto de urbanización del extrarradio de la villa, en el cual proponía la prolongación del paseo del Canal y la construcción de un nuevo puente, que serviría de enlace de esta vía con el extrarradio.

Siguiendo las intervenciones del Ayuntamiento que se limitaban, como hemos visto, a obras superficiales, referentes al afirmado y al alumbrado, resulta innegable el poco interés que despertaba el barrio de las Peñuelas, lo cual determinaría que su carácter suburbial perdurase hasta la década de los 30.

La realización del parque de Arganzuela ha permitido erradicar el foco infeccioso que tradicionalmente ha constituido esta zona de la ribera del Manzanares.

La glorieta de Embajadores, uno de los puntos neurálgicos de la capital.



al del barrio.  
o, muelles de  
la estación de  
Peñuelas.

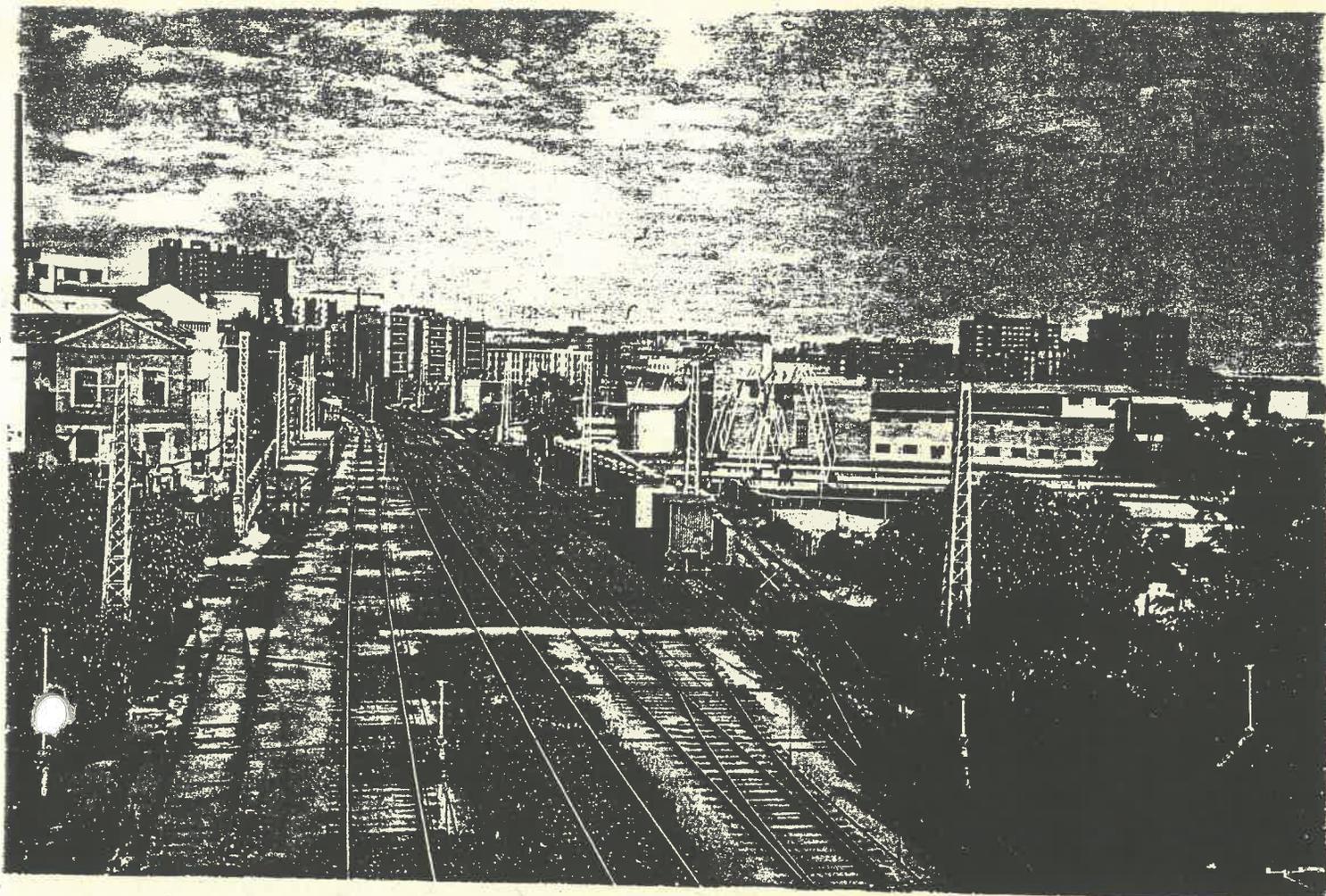
Así, en 1918, Velasco Zazo proporcionaba el testimonio del estado de abandono en que se encontraba esta zona: «Juntamente con algunas casas (de ínfimas condiciones higiénicas), se confunden chozas levantadas entre vertederos y muladares de que son ejemplo las barriadas y caseríos de la Elipa, la Alhóndiga, Casablanca (situado junto al paseo de Yeserías), Casa del Cabrero, Perico el Gordo, Tejar de Sixto y las Injurias... Muestras de casas miserables, cuyos patios miden 1,50 metros, son las calles del Ferrocarril y Ercilla, la del Labrador y Peña de Francia.» En cuanto a la situación social de los habitantes de estos barrios, es interesante señalar la convivencia de una masa de población obrera con una importante cantidad de marginados sociales y de desocupados, agrupados en distintos núcleos: «... vagabundos y gitanos en el paseo del Canal» y «golfos que tienen sus campamentos en las Injurias y en los paseos de las Acacias y Yeserías».

La primera propuesta concreta del Ayuntamiento destinada a proveer a esta zona de una función determinada aparece incluida en el Proyecto de zonificación de Madrid, realizado en 1922 por la Junta Consultiva Municipal. En el informe que se redactó al efecto, se proponía para uso exclusivamente industrial la zona comprendida

entre el paseo de las Delicias, al este, y el de los Melancólicos, al oeste, incluyendo los de las Acacias, Olmos y de la Chopera, y, además, ambas riberas del Manzanares, esto es, pasando el puente de Toledo, quedando, así, oficialmente consagrado el uso que se venía dando a este sector desde el siglo anterior.

Dentro de esta intención aparece, cuatro años después, una propuesta de Núñez Granés, tendente a solucionar la ordenación urbana de esta zona industrial mediante el proyecto de una red viaria que determinase manzanas de 50 a 60.000 metros cuadrados, en cuyo interior se emplazarían las industrias, con todas sus dependencias, «y a los lados [de la fábrica], en las vías que limitan las manzanas, los almacenes, locales para guardas, oficinas y casas para algunos obreros».

Los criterios seguidos para la elección de esta zona como núcleo industrial quedan definidos por el mismo autor en *El futuro de Madrid* y coinciden con los ya empleados para la ubicación de las industrias en el siglo XIX: «la industria (...) debe ser limitada a una zona que no perjudique a las restantes y se beneficie con la proximidad de los medios de transporte y el suministro de fuerza motriz. Esta zona industrial de gran escala se agrupa en la parte sur de la población, donde ya se encuentra firmemente iniciada, favorecida



por la red de ferrocarriles y la facilidad de desagüe».

De esos mismos años data otro importantísimo proyecto, orientado no tanto a resolver el problema de la ubicación de la industria en la zona como a la creación de una red viaria apta para descongestionar los ejes de circulación ya existentes. Este proyecto, elaborado por el arquitecto Gustavo Fernández Balbuena, tuvo gran aceptación en la prensa de la época. En efecto, desde 1926 hasta 1932 aparecen con bastante frecuencia noticias referentes al mismo, recalando la necesidad de llevarlo a cabo. Los periódicos que más hincapié hicieron en el tema fueron *El Sol*, *El Socialista* y *ABC*. En líneas generales, este proyecto consistía en destinar a vía de paseo las dos fajas inmediatas al río, creando al mismo tiempo dos itinerarios continuos para el tráfico pesado: uno por Antonio López y el otro por el paseo de la Chopera, Yeserías, Imperial, nueva desviación al paseo de la Virgen del Puerto y al paseo de la Florida.

Uno de los puntos más interesantes de la propuesta de Balbuena lo constituye el hecho de la creación de una amplia zona de arbolado que, según Núñez Granés, contribuiría a solucionar la falta de espacios verdes de Madrid, que «quedará afortunadamente corregida con el proyecto de saneamiento y urbanización de las márgenes

del Manzanares de que es autor el señor Fernández Balbuena, proyecto cuya realización proporcionará a nuestra capital una extensa zona, de ocho kilómetros de longitud, a derecha e izquierda del río, en forma de *park-way* o vía-parque, que contribuirá poderosamente a sanear y embellecer una gran extensión de la ciudad».

En 1929, el Ayuntamiento de Madrid publicó un estudio completo de la situación urbanística de la capital, que constituiría el punto de partida

La vía de circunvalación de Madrid, trazada a finales del siglo pasado para atender a las necesidades de los establecimientos industriales que rodean a la capital, se encuentra actualmente infrautilizada.





La estación de las Peñuelas, inaugurada en 1908, es la menos importante de todas las que atendían a la vía de convalación. No obstante, no es posible ignorar su indudable encanto.

La estación cuenta con un portante solar actualmente en desuso que los vecinos reivindican para la construcción de un centro cívico.

para ulteriores realizaciones. Esta «Información sobre la ciudad» nos ofrece datos concretos sobre los distintos aspectos de la realidad urbana de la época: densidad de población, distribución de servicios, etc.

En lo que respecta a la distribución de las viviendas en nuestro sector, recalca una vez más la importancia de la vía del ferrocarril, que al tiempo que constituye un polo de atracción para la industria, supone empero un serio obstáculo a la hora de reordenar el barrio: «En el sur del En-

sanche, debido principalmente a las estaciones de ferrocarriles, se ha creado una zona cuya característica principal es la de dedicarse a la industria. La parte de edificación destinada a vivienda se encuentra al norte de la vía de contorno, esto, unido a la extensa superficie ocupada por las estaciones y vías principalmente por la de viajeros del Mediodía, ha constituido un serio obstáculo para la organización del núcleo que nos ocupa.»

Por otra parte, el plano referente a la densidad de población nos permite comprobar que los puntos en los que existe una mayor concentración de viviendas siguen siendo los mismos que a principios de siglo: la ronda de Toledo y el barrio de las Peñuelas, con una densidad que oscila entre los doscientos y quinientos habitantes por hectárea.

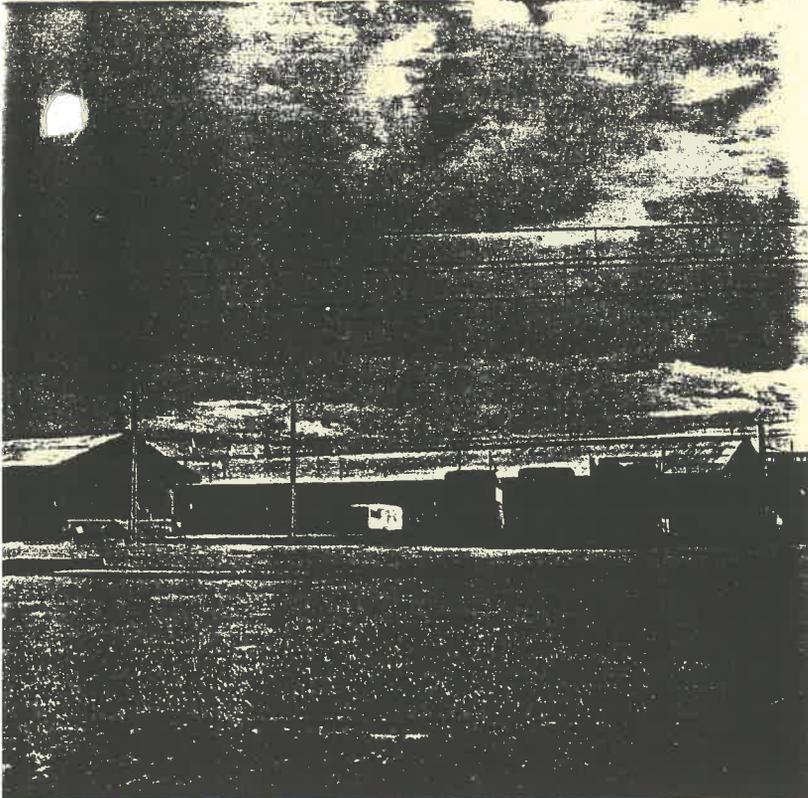
Lógicamente es esta zona la que registra mayor concentración de servicios: en el plano se constata la presencia de seis establecimientos escolares, de los cuales cuatro son privados.

Por su parte, el comercio se agrupa en las proximidades de la puerta de Toledo, sin olvidar la existencia de otro tipo de comercio que surge en «centros satélites formados por las grandes masas de población establecidas en la periferia (por ejemplo, en el puente de Toledo), con un comercio diferente al del centro, de abastecimiento de las clases humildes, con abundancia de venta ambulante».

A través del informe se puede también apreciar el aumento de establecimientos industriales, que se van disponiendo en la zona comprendida entre el paseo Imperial y Atocha. Concretamente, en el barrio que nos ocupa la industria se va disponiendo en núcleos especializados. Así, los ramos de la construcción, madera y cerámica se aglutinan en el norte del paseo de Yeserías, extendiéndose hasta el de Acacias; las industrias alimenticias se concentran en el paseo de Santa María de la Cabeza y zona sur de la vía del tren y, por último, la metalurgia y la electricidad en torno al puente de Toledo y en las proximidades de la glorieta de Embajadores.

En cuanto a la red viaria, el informe señala como principales arterias la calle de Toledo, paseos de Yeserías, Acacias, Embajadores y ronda de Toledo, señalando ya la existencia de un punto conflictivo en las proximidades del puente.

Sobre las comunicaciones de que se disponía con el resto de Madrid, se apunta tan sólo una línea del tranvía que pasaba por la calle de Toledo y dos autobuses urbanos que pasaban por el paseo de Yeserías y calle de Toledo.



Vista aérea de la calle de Toledo en el tramo comprendido entre la glorieta de las Pirámides y la puerta de Toledo.



FUNDACION  
de los FERROCARRILES  
ESPAÑOLES  
SANTA ISABEL, 44  
28012-MADRID



que presenta en la  
paseo de Yeserías  
que las viviendas  
a los viejos talleres.

Este informe constituyó un importantísimo instrumento para los trabajos presentados al concurso internacional, que convocó el Ayuntamiento en 1931 para la urbanización del ensanche y extrarradio de Madrid. Al estudiar las bases de la convocatoria del concurso, se evidencia en el punto 4.º que la utilización de este sector estaba fijada de antemano, requiriéndose solamente un nuevo plan regulador que garantizase su destino, ya que se exigía «la creación de zonas fabriles e industriales junto a las estaciones, vías férreas y principales carreteras, con varios anexos de casas baratas».

Sin embargo, de hecho, ninguno de los proyectos propuso una actuación concreta a este respecto. Únicamente el del arquitecto Zuazo presentaba una innovación y ésta se refería al

problema de la viabilidad: al idear un gran eje Norte-Sur que atravesara la ciudad sin pasar por el centro mismo de ella, trazó uno de sus tramos sobre el paseo de los Olmos, prolongándolo hacia el río, casi paralelo a la calle de Toledo y proyectando, por lo tanto, un nuevo puente sobre el Manzanares llamado a solucionar el problema del tráfico, que ya había denunciado el Informe.

Ni siquiera el proyecto elaborado por la Oficina Técnica Municipal, que en principio era una síntesis de los presentados al concurso, trataba en profundidad el problema de las casas baratas ni el de la creación de zonas fabriles. Así lo denunciaron las críticas, publicadas un año después, de varios arquitectos, entre los cuales hemos de citar a Teodoro Anasagasti, Ulargui y Gzekelius. Estos últimos se refieren concretamente a la utilización que llevó a cabo dicha oficina del proyecto de Fernández Balbuena. La Oficina Técnica Municipal había propuesto la creación de dos rampas paralelas al puente, que al parecer no podían competir en eficacia con la propuesta original: «Insuficientes las dos rampas laterales del puente de Toledo, desvió tanto el tráfico de la carretera de Toledo como el de los Carabanchales hacia el paseo del Canal.» Y, por otra parte, en lo que se refiere a los grandes ejes pensados para desviar el tráfico del puente, resultaban simplemente ignorados, a pesar del indudable acierto que constituían.

La prensa de la época —y especialmente la socialista— denunció constantemente la situación de abandono en que se encontraban algunas de las barriadas, haciendo especial hincapié en la de las Peñuelas, pudiéndose hablar de una auténtica campaña orientada a introducir las mejoras necesarias en ésta.



to residencial de la calle  
Melilla que constituye un  
claro ejemplo del tipo de  
construcción que se va  
imponiendo poco a poco  
en la zona.



## UN BARRIO ABANDONADO

Fueron las presiones de la minoría socialista en el seno del Ayuntamiento las que consiguieron ir acondicionando poco a poco el barrio, que adquirió entonces el aspecto y el carácter mantenidos hasta la actualidad.

El primer paso de la actuación socialista fue una campaña destinada a denunciar la situación de la vivienda en las Peñuelas: «Mucho ha cambiado el barrio de las Peñuelas en diez años. Recordamos con horror aquellas numerosas chozas de la hondonada de la Alhóndiga —cobijo de gitanos y gentes de mal vivir— que un día, después de la campaña de prensa que duró bastante tiempo, haciéndose sordos los gobernantes a las justas quejas de los sufridos vecinos, hubieron de destruir los bomberos, por mandato del Ayuntamiento, para evitar una posible epidemia, ya que las chozas, construidas con latas, esteras, etc., eran un peligro para la salud del vecindario del barrio y tal vez para el centro de la población.

»Desde entonces la barriada comenzó a hermostearse. Hoy, aunque parezca mentira, la mayor parte de las casas disponen de cuartos de baño y amplios patios.»

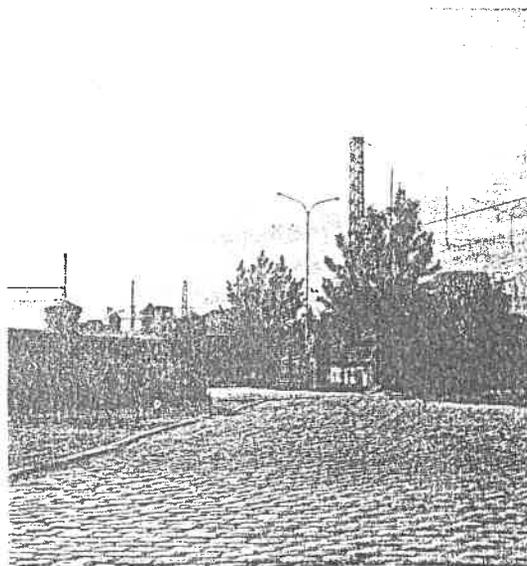
Pero la actuación socialista no se quedó en una mera denuncia. En 1931 se edificaron en las calles de Peñuelas, Moratines, Ercilla y Martín de Vargas ocho casas de vecinos y un dispensario antituberculoso, aun cuando sin recibir ayuda del municipio. Se hicieron a expensas de un benefactor —don Francisco Segovia—, que «encariñado con el barrio y comprendiendo sus necesidades, arriesgó el capital conseguido con muchos años de trabajo y lo dotó de hermosas casas

higiénicas». No obstante, estas construcciones eran insuficientes para resolver el problema de la vivienda: «Al otro lado de la línea de circunvalación, en la continuación de la calle de Peñuelas, se ha edificado mucho y si no se ha hecho más es por el abandono en que el Ayuntamiento tiene a este barrio.»

Además de estos intentos por solucionar el problema de la vivienda, exigieron la realización de toda una serie de mejoras urbanas, de las cuales la más interesante era la prolongación del paseo de la Esperanza —que todavía no estaba urbanizado— por sus dos extremos: esto es, hacia la ribera de Curtidores, derribando las construcciones insalubres de la zona de las Américas, y hacia el Matadero, lo que daría ocasión a una «vía de gran utilidad, por la que, en poco tiempo,

En la calle de Ercilla se llevó a cabo durante la II República una importante actividad edificatoria que elevó considerablemente la calidad de la vivienda de este sector.

También en el paseo de la Esperanza se realizaron en la época importantes obras de infraestructura y saneamiento.



Entrada a la estación desde el paseo de la Esperanza.



se podrá hacer el transporte de la carne al centro de la población, y de las verduras y pescados cuando en las cercanías al Matadero, se construyan los respectivos mercados».

Puede decirse que fue ésta la única intervención destinada a sanear y proporcionar una mínima calidad de vida, desconocida hasta entonces, a los habitantes de este barrio.

A partir de los años sesenta se inició una importante transformación en este barrio. Lo que se debe a ello es la constante sustitución de las viejas construcciones por viviendas que responden a un nivel social más elevado.

A partir de este momento y hasta la década de los 60, que marcaría un cambio de rumbo, las Peñuelas conservó el aspecto que le confirieron todas estas realizaciones. Quizá el abandono que sufrió en los treinta años posteriores a la guerra fuese en parte debido al hecho de haber sido objeto de la campaña de la que ya hemos hablado y que le dotó de un carácter muy definido, que se evidencia incluso en la tipología de viviendas que se eligió para esta zona. Los edificios en cuestión responden al tipo de casas de corredor, muy utilizado para las casas de obreros en los regímenes social-demócratas europeos de los años 20.

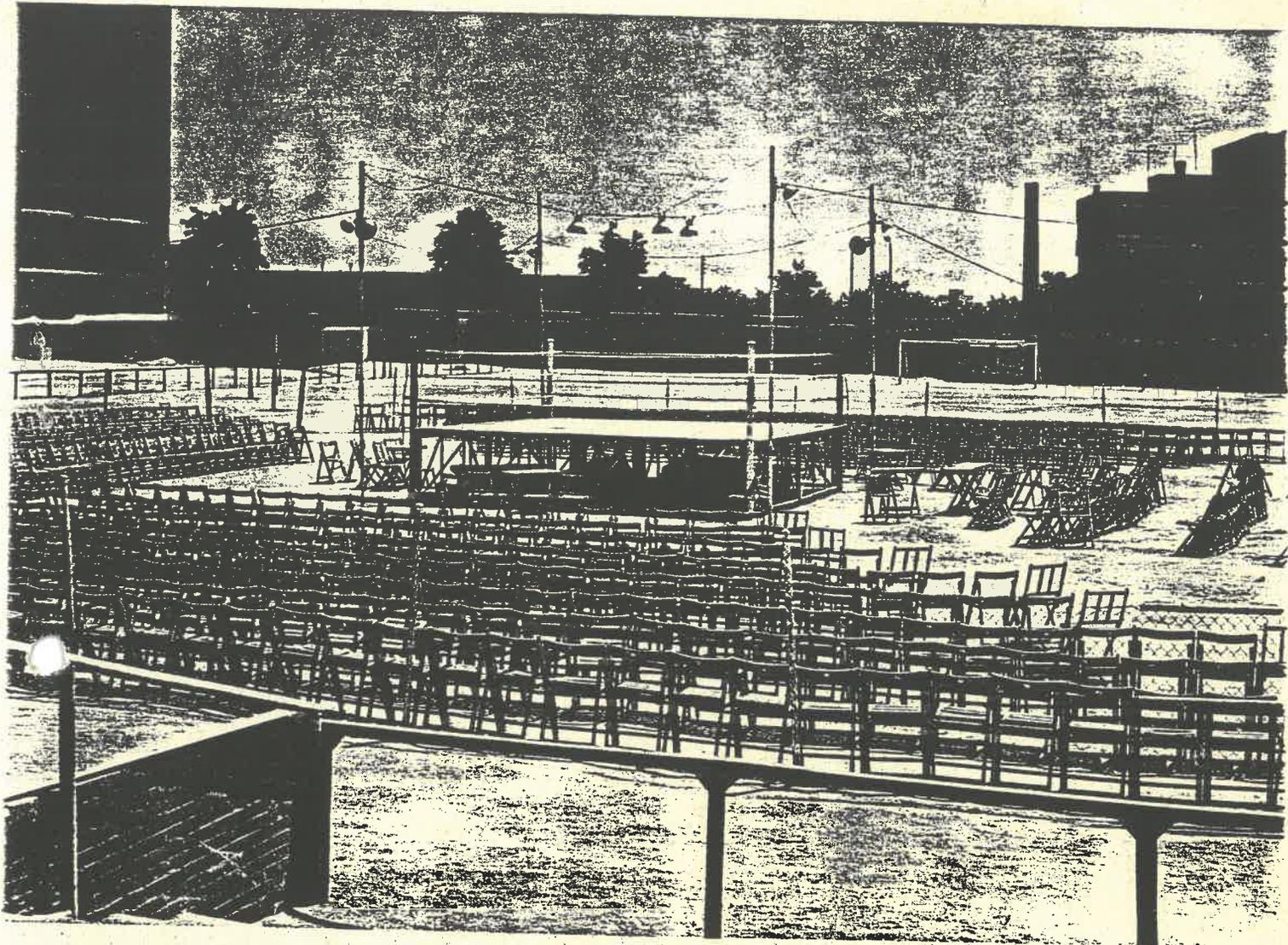
En efecto; en esos años de la posguerra y principalmente en la década de los 50, el desarrollo de este sector quedó estancado. Así, la zona comprendida entre los paseos de las Acacias y de Yaserías continuó siendo un espacio sin aprovechar, en el que se asentaron poco a poco algunas pequeñas fábricas. En esto jugó un papel primordial la importancia atribuida al desarrollo del extrarradio y a la política seguida en lo referente a la ubicación de las grandes industrias, tendientes a alejarlas lo más posible del casco urbano.

#### CAMBIO DE RUMBO EN SU DESTINO

Lo que supuso tal desarrollo del extrarradio para la zona de las Peñuelas fue la pérdida de su antiguo destino de zona industrial, sin que a esto siguiera una reordenación a fondo que le confiriese una nueva función. Vemos, así, como, durante estos años, siguió construyéndose, poco a poco, una serie de edificios industriales que no respondían a ningún plan concreto, con el consiguiente caos urbano que esto supuso.

El cambio de rumbo a que nos hemos referido se debió al hecho de haberse iniciado, en la década de los 60, toda una serie de proyectos de edificación de viviendas y de reparcelaciones en el sector comprendido entre los paseos de las Acacias y de Yaserías. El motivo de este cambio lo encontramos en diversos factores entrelazados. Por un lado, los que tradicionalmente habían atraído a la industria —el río y la vía del ferrocarril de circunvalación—, habían dejado de actuar como polo de atracción, al entrar en juego otras zonas que, por estar más alejadas de la ciudad, se presentaban como más oportunas para la instalación de fábricas. Por otro, el barrio de las Peñuelas, plenamente integrado desde hacía tiem-





po en el casco urbano y dotado de buenas comunicaciones, se presentaba como lugar idóneo para su aprovechamiento como zona de viviendas. Ratificando esta evolución, el Ayuntamiento se pronunció, en 1970, definiendo el barrio como «zona de vivienda» y previniendo, para nueve años después, la ampliación del casco comercial madrileño hasta las márgenes del Manzanares. El resultado de estos hechos queda perfectamente plasmado en su estado actual: falta de uniformidad de sus edificaciones y de su componente social. En efecto; en estos momentos se da el fenómeno de una convivencia forzada de casas de un solo piso, que responden perfectamente al tipo de vivienda popular decimonónica, con las edificaciones realizadas durante la República, con los conjuntos residenciales que han empezado a alzarse en la zona y con la pervivencia de fábricas que en este momento se hallan en estado de semiabandono.

Esta diversidad evidencia el carácter transitorio que en estos momentos tiene la barriada, cuyo cambio de funciones no viene determinado por un plan previo de ordenación, sino que únicamente responde a la propia mecánica del desarrollo de la ciudad especulativa. El resultado de esta

situación se concreta en un evidente desorden urbanístico, que se plasma tanto en lo que ya hemos apuntado sobre los distintos tipos de edificios, como en el abandono en que se encuentran determinadas calles, cual el paseo de la Esperanza y la propia plaza de las Peñuelas.

Aparte estos problemas, el barrio presenta otras deficiencias que vienen siendo denunciadas por los vecinos —según datos recogidos en el

El campo del Gas, donde tradicionalmente se vienen celebrando diversas competiciones deportivas.



Aspecto externo que ofrecen las taquillas del campo.

Centro de Investigación y Documentación Urbana y Rural (CIDUR)— Éstas son, básicamente, la falta de centros escolares (no existe ningún centro estatal de enseñanza media) y guarderías, así como la ausencia total de bibliotecas públicas.

Por otra parte, una de las principales denuncias la constituye el tema de la contaminación, que en esta zona se presenta especialmente grave a causa de algunas fábricas, como la papelera situada en el paseo de las Acacias, y la Tabacalera, emplazada en la calle de Embajadores; junto al problema del tráfico que, unido a la excesiva densidad de población de algunos sectores, exige una urgente solución por parte del Ayuntamiento.

El barrio también presenta problemas de higiene y salubridad por la proximidad del Manzanares y la abundancia de ratas en algunas zonas. Para su erradicación, los vecinos proponen el derribo del Matadero de Legazpi y de los edificios en estado ruinoso del paseo de Yeserías.

En cuanto a la estación de las Peñuelas, cuyo tráfico, en estos momentos, es muy escaso, la Asociación de Vecinos propone su derribo y la utilización del solar para compensar la falta de centros sociales, culturales y servicios que ya hemos apuntado. Frente a esta propuesta, el Ayuntamiento ha aprobado el Plan Parcial de Ordenación Urbana de esta zona, en el que se permite a la Renfe vender los terrenos de las estaciones de las Delicias y de las Peñuelas, destinando sus solares a la edificación de más viviendas.

No podemos olvidar, aparte la problemática del barrio ya reflejada, referir la animación que se

observa los domingos en la zona del paseo de las Acacias, debido a la expansión del Rastro, que, traspasando su primitivo límite sur de la ronda de Toledo, llega hasta este paseo. Vemos, así, cómo la calle del Gasómetro, parte del paseo de la Esperanza y el sector del paseo de las Acacias comprendido entre esas dos calles se destina a venta de coches de segunda mano y de piezas de recambio para automóviles, con la natural afluencia de público que esto supone. Es de destacar también, la existencia, en el número 11 de la calle del Gasómetro, del campo de fútbol del Gas, donde se celebran partidos entre los equipos de tercera regional.

Estos aspectos populares del barrio, unidos al progresivo desarrollo en él de edificios residenciales, vienen a corroborar la anterior afirmación respecto a su falta de homogenización social.

Tras lo expuesto en este fascículo, debemos concluir delimitando las tres funciones a que ha sido destinado el barrio de Peñuelas, a lo largo de su desarrollo histórico, una primera disposición como zona articulada en grandes avenidas arboladas con la clara intención de dignificar los accesos a la villa; un segundo momento, iniciado a mediados del siglo XIX, en el que se potenció como zona industrial y de vivienda obrera; y, por último, la etapa actual, que podemos definir como de transición entre su precedente función industrial y la progresiva implantación de viviendas.

Quizá lo más relevante de la historia de este barrio sea precisamente el hecho de haber sufrido tantos cambios de uso, que, por otra parte, responden evidentemente a la evolución global de Madrid.