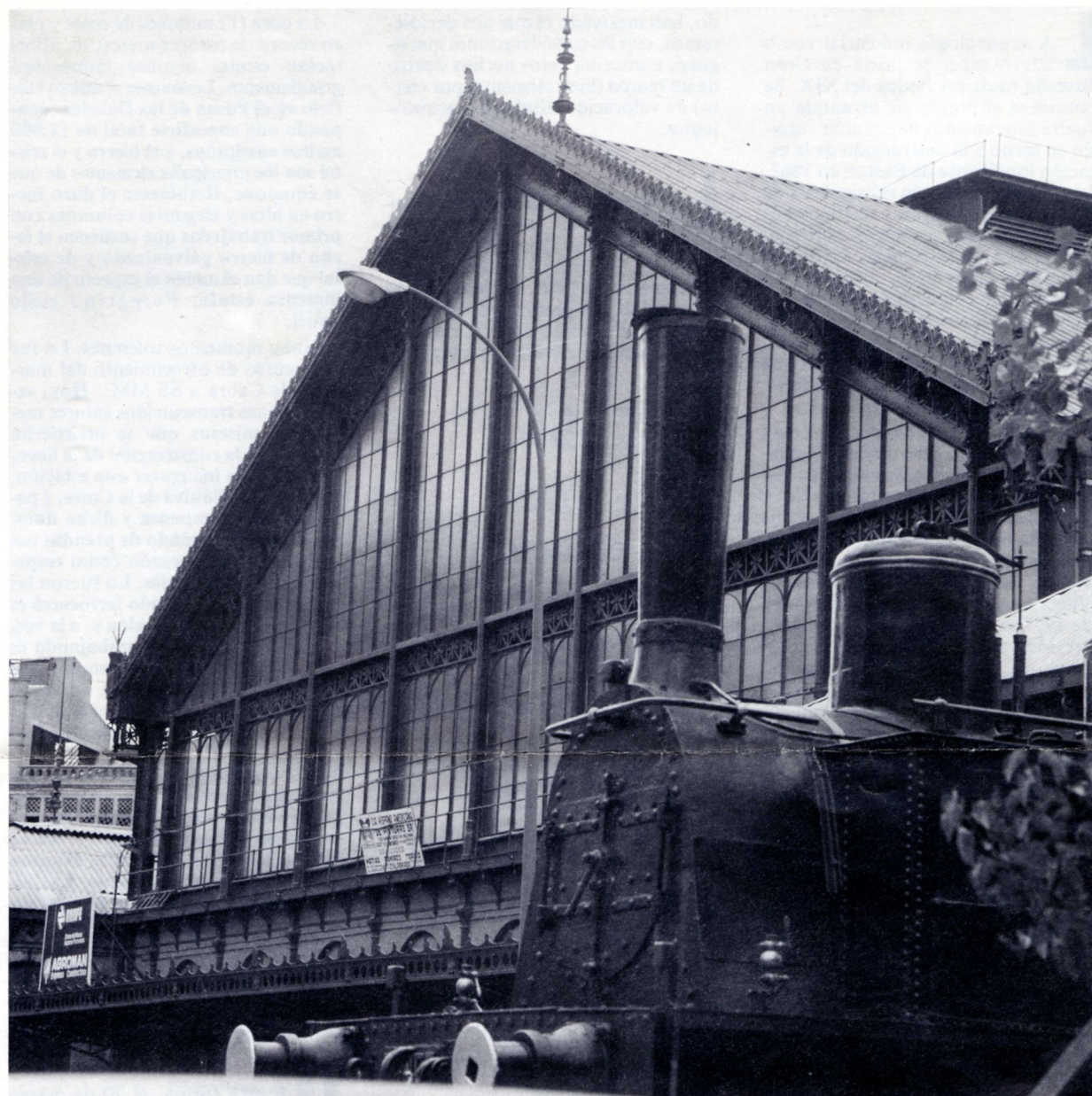


("Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones". Boletín de información. Enero, febrero 1985)



Madrid-Delicias:

Por Ignacio J.
Tello Portillo

Historia y salvación

LA arqueología industrial como nuevo saber se inicia en Gran Bretaña hacia mediados del XIX. Se considera su punto de arranque un fuerte movimiento de opinión surgido en torno a la destrucción de la estación londinense de Euston en 1862. La inmediata reacción subsiguiente de sectores universitarios e instituciones privadas viene a promover el despeje de esta joven ciencia. Su objeto trasciende desde luego a la pura recuperación y conservación de los vestigios de la actividad industrial para centrarse incluso en la investigación de las condiciones de todo tipo que determinaron en su día la razón de ser y de vivir de tales restos.

En el plano ferroviario, las cosas no podían ser de otro modo en Inglaterra, cuna del ferrocarril, sede del prodigioso Museo Nacional de York y de decenas de instituciones en su mayoría privadas que albergan y conservan muestras y colecciones ferroviarias tan variadas como valiosas. Valga una cita por todas. En agosto de 1977 se expresaba de esta guisa el presidente de los ferrocarriles británicos, Sir Peter Parker, en la inauguración de una exposición ferroviaria: **Los ferrocarriles británicos son los custodios de un gran legado nacional... Hacemos lo posible, pero no es bastante. Déjenme decirlo claramente: Hemos de mostrarnos imaginativos en este terreno, y ello por dos razones. Primera, porque el legado en sí bien lo merece, y después porque, en justicia, esto no hace sino añadir nuevos motivos de atracción a nuestros propios clientes (1).**

Razones de análoga sensibilidad por la conservación de nuestro patrimonio industrial nos obligan a destacar un hecho cultural reciente, aquí, en España, y bien significativo en este orden de cosas: Un acuerdo suscrito entre la presidencia de Renfe y la Administración del Estado, reserva la estación ferroviaria de Madrid-Delicias para sede de los museos Nacional Ferroviario (parcialmente inaugurado) y de la Ciencia y la Tecnología (2).

Ha sido, pues, esta actuación conjunta Renfe-Administración la que ha permitido la salvación de esta inapreciable pieza que es la estación de Las Delicias de Madrid. Y su ejemplaridad en el plano cultural, así como el excepcional valor del bien recupera-

(1) «Railway Architecture», M. Biney y D. Pearce. Londres, 1979, página 21.

(2) El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones forma parte del Patronato del Museo Nacional de la Ciencia y la Tecnología, y ha colaborado además, y de forma directa, en las obras de restauración de la estación de Madrid-Delicias, destinada a albergar ambos museos.

do, han motivado el que nos decidiéramos, con las consideraciones que siguen, a inscribir estos hechos dentro de un marco (bien elemental por cierto) de valoración histórica y arqueológica.

LA estación de Las Delicias fue solemnemente inaugurada por SS.MM. los reyes Don Alfonso y Doña María Cristina en la tarde del día 30 de marzo de 1880. **Las avenidas de la estación del ferrocarril directo a Badajoz, se escribe en la prensa del 31, empezaron a verse concurridas,**

“
**La
 estación
 fue
 solemnemente
 inaugurada el
 30 de marzo
 de 1880.**
**La obra costó
 doce millones
 y se realizó en
 sólo catorce
 meses.**
 ”

desde las primeras horas de la tarde, por un inmenso gentío que acudía a dicho punto con objeto de presenciar la inauguración oficial de la misma. Madrid no tenía hasta ayer una estación digna de la capital.

Están presentes con SS.MM. la princesa de Asturias, la infanta Doña Eulalia, el presidente Sagasta, los ministros de Fomento, Estado, Hacienda, Guerra y Marina, y por la empresa (Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz) su presidente, el marqués de Cabra, y el director, don José Canalejas.

La obra (12 millones de coste y plazo récord de catorce meses, sin aportación estatal alguna) impresionó grandemente. **Levántase el nuevo edificio en el Paseo de las Delicias, ocupando una superficie total de 11.000 metros cuadrados, y el hierro y el cristal son los principales elementos de que se compone. Retuércese el duro hierro en altas y elegantes columnas con primor trabajadas que sostienen el techo de hierro galvanizado y de cristal que dan al andén el aspecto de una inmensa estufa. Peregrino estilo aquél.**

Hubo momentos solemnes. Lo fue el discurso de ofrecimiento del marqués de Cabra a SS.MM.: **Hoy, señor, apenas transcurridos catorce meses, los mismos que se invirtieron también en la construcción de la línea, viene V.M. a inaugurar esta estación, la primera definitiva de la Corte, y para mayor recompensa y dicha nuestra llega acompañado de prendas tan queridas de su corazón como respetadas de los españoles. Lo fueron las palabras de S.M.: Todo ferrocarril es un elemento de civilización y, a la vez, símbolo de trabajo, y trabajando es como se acrecientan los estados y se engrandecen las naciones. Solemnidad y emoción, por último, al entrar el nuevo material en la estación: Terminaba la tarde y el cielo de Madrid, que se destaca en medio del inmenso arco que el andén forma, lucía las galas del crepúsculo. Cinco locomotoras engalanadas con trofeos formados por las banderas nacionales avanzan solemne y majestuosamente. Los silbidos de las locomotoras se confundieron con los acordes de la música, columnas de humo se perdieron en el espacio con las nubes que doraban los últimos rayos del sol y penetraban después, ahumando por vez primera las altas bóvedas de la estación (3).**

DE esta forma, el 30 de marzo de 1880 queda inaugurada una de las más singulares muestras de la varia tipología de nuestras estaciones. Es la primera de la Corte, si entendemos el término «estación» como verdadera pieza arquitectónica destinada a una compleja actividad ferroviaria (salida y llegada de pasajeros, expedición y recepción de mercaderías, depósito y talleres de material...) más allá, por tanto, de simples *embarcaderos*; lo que fueron Atocha y Norte al servicio de líneas que realmente precedieron a la que había de partir de Delicias. Era ésta en verdad —lo sigue siendo— un arquetipo de bella

(3) Las referencias de prensas transcritas corresponden a los diarios *El Imparcial* y *La Correspondencia de España* del siguiente día 31, de marzo de 1880.



En el ángulo izquierdo de la fachada de Delicias aparece, trenzado en bella labor de forja, el anagrama Madrid-Cáceres-Portugal, la compañía a la que, en definitiva, sirvió como estación de cabecera.

traza representativo del período inicial de influencia francesa que arranca prácticamente de la primera Ley General de Ferrocarriles de 1855 y decae con el siglo en forma gradual y a medida que nuestros ingenieros y arquitectos se incorporan al nuevo lenguaje constructivo ferroviario con ideas propias, añadiendo al funcionalismo generalizado una expresión de clara base regional. **En Madrid-Delicias, y de la forma más lógica, escribe Pedro Navascués, la simple expresión de la función creó ella misma su propio lenguaje, logrando de este modo una perfecta coherencia entre expresión y contenido al margen de cualquier disquisición estilística (4).**

Esta forma de expresión arquitectónica vino a encarnar en el hierro, que asumió la responsabilidad de traducir las singulares necesidades de la explotación ferroviaria. Para entonces, la industria de fundición de grandes piezas había logrado ya arrancar el secreto de la estilización al más irreductible de los metales.

Delicias es también expresión arquitectónica de otra meta constructiva que sigue secuencialmente a las anteriores: La diafanidad, el logro de los grandes vanos necesarios para acoger y expedir a los nuevos monstruos del vapor. Era la innovación técnica más reciente, presentada en París por De Dion, un año antes del proyecto de Delicias, para la gran sala de máquinas de la Exposición Universal. En Delicias, el cierre de la gran nave central (170 metros de longitud, 35 de luz y 22,5 de altura) se aborda mediante

cuchillos armados que, con separación modulada a 10 metros y formando cuerpo con las propias pilastras de sustentación, dejan totalmente libre el gran vano sin arriostramiento de ningún tipo que viniera a obstaculizarlo. Un prodigio de luz.

HOY —acaba su crónica de la jornada *El Imparcial*— **queda abierto al público el nuevo edificio, y se apearán ya en él los viajeros que lleguen de Ciudad Real y Badajoz.**

De hecho, el servicio ferroviario con el que se inauguraba (Madrid-Ciudad Real-Badajoz) iba a prestarse sólo por contados meses. La realidad de las cuentas de explotación, de los tráficos en competencia y, consiguientemente, de los acuerdos financieros, había trastocado no poco la situación existente en la inauguración. Y así, esta Compañía de Ciudad Real a Badajoz queda absorbida en los meses inmediatos por la de Madrid, Zaragoza y Alicante, uno de los dos colosos de la época, que venía explotando idéntica relación a través de su línea fundamental Madrid-Córdoba. Pasan pues a Atocha la totalidad de los servicios.

Entre tanto, un nuevo y ya prolongado destino quedó decidido para Delicias. porque, al tiempo que se suceden tales cambios, se desarrollan en París conversaciones entre Francia, España y Portugal que dan por resultado, en diciembre del propio año inaugural de Delicias, la constitución de la Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal. Era la integración en una sola empresa de tres concesiones para desarrollar, por línea distinta, la re-

lación Madrid-Lisboa: La del Ferrocarril del Tajo (Madrid a Malpartida de Plasencia), la del Ferrocarril de Cáceres a Malpartida y la del de Cáceres a la frontera de Portugal. El interés de nuestros vecinos portugueses era claro, y su ayuda financiera y su responsabilidad en la explotación quedarían más que justificados. Mediaban tráficos que se predecían como importantes, tales como los derivados de una relación directa Madrid-Lisboa y la salida al Atlántico, por su gran puerto, de los fosfatos cacereños.

Pocos meses, pues, separan la inauguración solemne de Delicias de esta otra de una nueva línea a la que pasaba a servir de cabecera. De nuevo la realeza se da cita, esta vez en Cáceres, para engrandecer el acontecimiento: El 8 de octubre de 1881 tenía lugar la llegada a su estación de dos trenes reales, el de Madrid, conduciendo a Don Alfonso, y el de Lisboa, trayendo al rey Don Luis.

CON poco más de medio siglo de vida, el ferrocarril, a la altura de este bienio 1880/1881, en el que se enmarcan ambas inauguraciones, había progresado increíblemente. Nada menos que una red mundial de 450.000 kilómetros frente a 7.000 en España. La gran mayoría de los países europeos se habían adelantado ya al nuestro en la implantación del revolucionario invento. Y algunos de América también. Funcionaban innovaciones técnicas después desarrolladas en España: El sistema de doble expansión para la tracción vapor, el freno de aire comprimido o los primeros enclavamientos de interacción señal-vía. Eran realmente notables algunas muestras de ingeniería y arquitectura (piénsese en un San Gotardo, a punto de inauguración, o en estaciones tan bellas como en la St. Pancrás lodinense). Y hasta se contaba con logros de confort y refinamiento como los de la ya activa Compañía Internacional de Coches-Camas.

En cuanto a nuestros 7.000 kilómetros de entonces, bueno será recordar que en más de su 50 por 100 correspondían a las dos grandes compañías que irían siempre por delante en extensión e importancia de las posteriores: La del Norte, con unos 3.000 kilómetros, y la de Madrid a Zaragoza y Alicante, con otros tantos en cifras aproximadas.

La red del Norte, aparte la esencial relación de Madrid a Irún, venía a estar radicada en torno a Valencia, en los ejes Zaragoza a Barcelona y Zaragoza a Bilbao, y en las importan-

(4) P. Navascués: *Las estaciones ferroviarias de Madrid*, C.O.A.M., Madrid, 1980, página 41.

“
**Ahora,
 por segunda vez,
 la zona va a
 suscitar un
 proceso de
 transformación
 en su entorno.
 ¡Delicias
 sobrevive!**
 ”

tes rutas de acceso hacia el noroeste a partir de Venta de Baños: Palencia a La Coruña, León a Gijón y Alar a Santander.

También era persona M.Z.A., pudiendo muy bien considerarse su red como de desarrollo radial en torno a Madrid: Relaciones Madrid a Alicante, Alcázar a Córdoba, Madrid a Ciudad Real y Badajoz y Madrid a Zaragoza y Barcelona por Caspe. Se le había incorporado ya el T.B.F. (Tarragona a Barcelona y Francia).

Y poco más da de sí nuestra geografía ferroviaria del bienio. Tal vez citar, por importantes, los 700 kilómetros con que contaba ya la incipiente red de Andaluces (relaciones Córdoba a Málaga y Sevilla y Sevilla a Cádiz), y justamente los 432 de nuestra flamante línea del M.C.P. hasta la frontera portuguesa.

CUANDO en 1969 queda cerrada al tráfico la estación de Delicias, nada hacía sospechar que le aguardara muy poco después destino tan relevante como el que hoy se le ofrece. Destino que parece asegurado, entre otras razones, porque la reciente decisión de Renfe que comentamos se ha mostrado capaz de polarizar, además, otros esfuerzos y aportaciones, hoy traducidos en todo un plan de equipamiento cultural para la zona.

De suerte que por segunda vez Delicias va a suscitar todo un proceso de

transformación en su entorno. Sobreviene el primero cien años atrás, justamente cuando se adoptó la decisión misma sobre su emplazamiento. En la memoria del proyecto de emplazamiento definitivo que se eleva al Gobierno en 22 de enero de 1878, la Compañía opta —entre cuatro alternativas de emplazamiento posible— por la ubicación en el lugar que hoy ocupa, y que viene a obtener la sanción gubernamental por R. O. de 28 de julio siguiente. La Administración era desde luego partidaria de una localización próxima a la puerta de Atocha (5).

Delicias determinó entonces, al quedar ubicada en esta parte de la zona sur, contigua a la línea del contorno, un proceso de ocupación de suelo de uso predominantemente industrial, así como el desarrollo de suelo residencial obrero y de alojamiento en tránsito.

Hoy, efectivamente, la influencia de Delicias sobre este amplio sector en total congestión en cuanto a edificación industrial y uso residencial indiscriminado, habrá de ser decisiva. La amplia zona —unas 60 hectáreas—, conocida como Cerro de la Plata (la de inmediata influencia de Delicias) se está ya remodelando como área de necesario equipamiento cultural y esparcimiento. Convergen allí programas de Renfe, de la Administración y del Ayuntamiento, y en ella quedarán situados, a partir de la propia Estación-Museo ya inaugurada, otras edificaciones culturales (Museo de la Ciencia, Planetario, Auditorio) y espacios ajardinados a uno y otro lado de lo que parece proyectarse como gran avenida o paseo central.

Delicias sobrevive. Y lo hace además como factor desencadenante de todo el proceso de revitalización de la zona bajo una perspectiva nueva de cultura y esparcimiento, configurándose como punto extremo del eje monumental que se inicia en el Prado y encontrará en Atocha —en trance de radical transformación— su adecuado cauce de continuidad.

Se ha escrito pues, con la recuperación de Madrid-Delicias, un brillante capítulo en la historia de nuestra arqueología industrial. Así que cuando tantas veces median motivos en este orden de cosas para entonar más de un réquiem, bueno es que ahora lo haya para un gloria. Gloria por una Estación.

(5) Vid. Archivo General de la Administración del MOPU: «Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Bémez. Proyecto de un ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real. Estación Madrid. Emplazamiento definitivo. Memoria» (legajo 12.156).

