

Documentos de Trabajo
Historia Ferroviaria

ISSN 2255-0348



Museo del Ferrocarril de Madrid - DT1201PHF

La Estación de ferrocarril Madrid-Delicias (1875-2011): arquitectura, usos y fuentes documentales

Nuria Torres Ballesteros



Fuente: Paisajes Españoles.

Resumen:

Este Documento de Trabajo es el resultado de la investigación llevada a cabo en el departamento de Investigación Histórica-Programa de Historia Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid, para conocer con detalle el proceso constructivo y el desarrollo arquitectónico del conjunto de la Estación de Ferrocarril de Madrid-Delicias.

Para ello, a través de un discurso diacrónico, la autora analiza tanto los diferentes espacios y edificios que ha tenido históricamente esta estación, como los que todavía hoy se conservan. Igualmente, ha sido objetivo del trabajo el conocer los cambios de uso que se han producido en la mayor parte de las instalaciones y la cronología básica de su construcción-demolición-conservación.

Para ello se ha realizado un minucioso análisis de las fuentes documentales que pudieran recoger información directa o indirecta sobre el sitio de Delicias, tanto el Archivo Histórico Ferroviario del propio Museo del Ferrocarril, como en el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares, además de otra media docena de archivos y bibliotecas que también han sido visitados.

El objetivo último de este proyecto está encaminado a lograr la puesta en valor de su patrimonio industrial, a preservar los vestigios del pasado conservando la memoria histórica y urbana tras la pérdida de los sujetos patrimoniales que se destruyeron a lo largo de los más de 130 años de existencia de la Estación, y a difundir los conocimientos alcanzados.

Abstract:

This Working Paper is the result of research carried out within the Historical Research Department-Railway History Program of the Madrid Railway Museum, in order to learn in detail the constructive process and architectural development of the whole Madrid-Delicias railway station.

To do so, the author adopts a diachronic discourse and analyzes both the different spaces and buildings that historically has had this station, as well as those still preserved today. It has also been the aim of the author knowing changes in the use of most of the facilities and also the basic chronology of construction-demolition-preservation.

She has conducted a thorough analysis of documentary sources that would directly or indirectly collect information about the site of Delicias. Thus, she has visited the Railway History Archive of the Madrid Railway Museum, the General Administration Archive of Alcalá de Henares, plus another half dozen archives and libraries.

The ultimate goals of this project are the enhancement of Delicias industrial heritage, the preservation of the past by preserving historical and urban memory after the loss of the heritage that has been destroyed over the 130 years of station's existence, and the dissemination of knowledge gained.

Résumé:

Ce Document de Travail est le résultat de la recherche réalisée depuis le Département de Recherche Historique-Programme d'Histoire Ferroviaire du Musée des Chemins de Fer de Madrid, afin de connaître au détail le procès constructif et le développement architectural de l'ensemble de la Gare Ferroviaire de Madrid-Delicias. Dans ce but, et à travers un discours chronologique, l'autrice analyse tant les divers espaces et bâtiments qui ont constitué historiquement la gare, que ceux qui sont encore conservés de nos jours. Également, ce travail a voulu connaître les changements d'usage qui se sont produits dans la plupart des installations ainsi que la chronologie élémentaire de leur construction-démolition-préservation.

Il a été réalisé, pour cela, un minutieux analyse des sources documentales qui puissent apporter des informations directes ou indirectes sur le site de Delicias, soit l'Archive Historique Ferroviaire du Musée des Chemins de Fer (AHF), soit l'Archive Générale de l'Administration (AGA), ainsi qu'une demi-douzaine d'autres archives et bibliothèques qui ont été également visitées.

Le dernier propos de ce projet vise à obtenir la mise en valeur de ce patrimoine industriel, à préserver les vestiges du passé en conservant la mémoire historique et urbaine après la perte des sujets patrimoniaux qui ont été détruits tout au long des plus de 130 ans d'existence de la Gare, et à la diffusion des connaissances acquises.

Códigos JEL: N70, N9, Z11

CDU: 904(460) - 725.31 - 656.2 (460) (091)

Índice

1. Introducción.....	6
1.1. Consideraciones generales	6
1.2. Contextualización	7
1.3. Hipótesis de trabajo.....	10
1.4. Fuentes y metodología	10
1.5. Estado de la cuestión.....	11
2. Primeros datos sobre las construcciones de la Estación.....	17
3. La Estación de Madrid-Delicias durante el periodo de construcción, 1878-1880.....	22
3.1. Servicio de viajeros: edificio de viajeros	24
3.2. Servicio de mercancías	33
3.3. Servicio de tracción.....	39
3.4. Fielato	40
4. Actuaciones desde su construcción hasta 1926	42
4.1. Servicio de viajeros: edificio de viajeros	42
4.2. Servicio de mercancías	49
4.3. Servicio de tracción.....	50
4.4. Delicias-Empalme.....	52
5. Planes de obras de ampliación y mejoras de la Estación, 1927-1941	54
5.1. Servicio de viajeros, servicio de mercancías y servicio de tracción	54
5.2. Inspección de carruajes	63
6. Estación de Madrid-Delicias durante el periodo RENFE, 1941-1971	64
6.1. Edificio de viajeros	65
6.2. Viviendas ferroviarias.....	66
6.3. Servicio sanitario	67
6.4. Cooperativa	68
6.5. Cuartel de la 7ª Unidad de FFCC y otras dependencias.....	69
6.6. Iglesia parroquial	70
6.7. Centro de Cálculo de la RENFE	71
6.8. Cierre de la Estación	72
7. Estación de Madrid-Delicias desde 1971 hasta la actualidad.....	74
8. Conclusiones.....	82
Bibliografía.....	88
Siglas más utilizadas.....	95
Índices de Cuadros e Ilustraciones	96
Anexos: recopilación documental comentada	97
Archivo Histórico Ferroviario-Museo del Ferrocarril (AHF).....	98
<i>Fuentes documentales</i>	98
AHF, B – 0076 – 001	98

AHF, B – 0076 – 002	99
AHF, B – 0076 – 003	99
AHF, C – 0435 – 006	100
AHF, C – 0450 – 002	101
AHF, C – 0459 – 001	102
AHF, C – 0637 – 001	108
AHF, C – 0451 – 002	109
AHF, C – 0661 – 001	109
AHF, C – 0942 – 002	111
AHF, D – 0111 – 001	118
AHF, D – 0113 – 001	118
AHF, DEL – 0001 – 001	119
AHF, DEL – 0001 – 002	119
AHF, DEL – 0001 – 003	119
AHF, DEL – 0001 – 004	119
AHF, DEL – 0001 – 005	120
AHF, DEL – 0001 – 006	120
AHF, DEL – 0001 – 007	120
AHF, DEL – 0002 – 001	120
AHF, DEL – 0002 – 002	121
AHF, DEL – 0003 – 001	121
AHF, DEL – 0003 – 003	121
AHF, DEL – 0003 – 004	121
AHF, DEL – 0003 – 005	122
AHF, DEL – 0004 – 001	122
AHF, DEL – 0004 – 003	122
AHF, DEL – 0004 – 005	122
AHF, DEL – 0004 – 006	123
AHF, DEL – 0005 – 004	123
AHF, DEL – 0006 – 001	123
AHF, DEL – 0006 – 002	123
AHF, DEL – 0007 – 003	124
AHF, DEL – 0007 – 004	124
AHF, DEL – 0007 – 005	125
AHF, DEL – 0007 – 006	125
AHF, DELa – 0001 hasta 0051	125
AHF, M – 0003 – 031	126
AHF, M – 0005 – 006	126
AHF, Ñ – 0025 – 004	127
AHF, W – 0018 – 004	127
IG – 2561	128
<i>Fuentes fotográficas</i>	<i>129</i>
IG – 01554	129
FN_03581, FN_03582, FN_03585, FN_03590, FN_04804, FN_04805, FN_04806, FN_06546, FN_06547, FN_06548, FN_06557, FN_06558, FN_06560, FN_06561, FN_06562.....	130
TP – 0212	131
Fondo Vicente Garrido.....	131
Colección Gustavo Reder.....	133
Colección Juan Carlos Giersig	133
Fotografías varias en el Museo del Ferrocarril de Madrid	133
Archivo General de la Administración (AGA)	134
<i>Fuentes documentales</i>	<i>134</i>
Expedientes sobre la línea de ferrocarril: germen de la Estación de Madrid-Delicias	135
Expedientes sobre la construcción de la Estación	146
Expedientes y proyectos del siglo XX sobre: modificaciones, ampliaciones, restauraciones, etc.	156

Expedientes sobre patrimonio social relacionado con la empresa ferroviaria Madrid-Delicias	164
Otros expedientes consultados	167
<i>Fuentes fotográficas</i>	169
Archivo General del Ministerio de Economía y Hacienda	170
Archivo Histórico del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología.....	171
Archivo Regional de la Comunidad de Madrid	172
Archivo Central del Instituto del Patrimonio Cultural de España.....	172
Archivo Fotográfico de Paisajes Españoles	173

1. Introducción

El planteamiento para abordar este trabajo sobre la biografía arquitectónica y de usos de la Estación de Madrid-Delicias¹ arrancó por conocer la historia de la Estación, y así poder reconstruir su biografía, y tuvo como consecuencia la puesta en valor de una de las instalaciones más relevantes del patrimonio histórico ferroviario de la Comunidad de Madrid. El objeto de estudio se centró en la arquitectura, es decir, en las construcciones que conformaron este destacado ejemplo de patrimonio industrial y en el uso que tuvieron.

El origen de este trabajo está en el contrato de investigación establecido con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, entre octubre de 2010 y septiembre de 2011, para, en el marco de las actividades del Programa de Historia Ferroviaria, hacer un estudio sobre el Patrimonio Histórico Ferroviario y el caso concreto de Delicias.

Inicialmente, nos propusimos hacer una recopilación documental sobre los inmuebles y conocer sus principales referencias. No obstante, quisimos ir un poco más lejos de la minuciosa recogida de información y documentos intentando comprender la vida de la vetusta Estación como lo que fue: un lugar de producción fruto del proceso de la industrialización madrileña, que cuenta ya con más de 130 años, pues fue inaugurada en 1880 según recogen las crónicas literarias y los documentos.

1.1. Consideraciones generales

Los “actores” de nuestra labor de investigación y documentación sobre la biografía de la arquitectura industrial de la Estación de Madrid-Delicias, que dieron vida a este espacio de trabajo, fueron los edificios. Debido a las limitaciones propias de lo que es una memoria de trabajo como la nuestra, no hemos pretendido recoger, en pocas páginas, todo lo que fuimos conociendo de la arquitectura de la Estación, pues esa labor correspondería a otro tipo de ejercicio como es la realización de una monografía de su arquitectura. Se ha escrito y publicado mucho sobre su historia, este hecho y las referencias que hemos aportado en el anexo de la recopilación documental comentada así lo demostraron. Por tanto, apoyándonos en la bibliografía y en lo que los documentos de las fuentes primarias nos fueron desvelando, abordamos el análisis de dichos inmuebles. Tras su reconocimiento, hemos expuesto lo que fuimos averiguado referente a: su construcción, sus funciones contextualizadas, sus modificaciones y transformaciones, intervenciones, cambios de usos e, inclusive, sobre su demolición.

¹ Aunque la documentación consultada utilizó distintos términos para nombrar a la Estación, hemos optado por la denominación de Estación de Madrid-Delicias. La más antigua la citó como “Estación de Madrid” de la línea férrea de Madrid a Ciudad Real, y, abundantemente, “Estación de las Delicias” por estar enclavada junto a la calle Paseo de las Delicias, arteria arbolada que ya apareció en planos del siglo XVIII o en la pintura de Bayeu, de hacia 1785, según el cartón del Museo de Historia procedente del depósito del Museo del Prado. Esta calle, por la que se accedió a la Estación y de donde tomó el nombre, estaba próxima al antiguo y desaparecido Palacio de las Delicias del Río, desde el que se llegaba hasta el Canal del río Manzanares. Queremos recordar que la estación de ferrocarril de la ciudad de Zaragoza también se llamó Estación de Delicias, de ahí que diferenciamos una de otra por el topónimo.

Para llevar a cabo este propósito, hemos partido con un breve contexto histórico al objeto de enmarcar el conjunto arquitectónico de la Estación. Una vez contextualizada, determinamos los edificios que conformaron su patrimonio industrial y su trayectoria. Para su análisis tuvimos en cuenta la propuesta que en su día ofreció Álvarez Quintana², que consistió en tener presente dos tipos de construcciones: por un lado, el grupo de edificios propios de la explotación ferroviaria agrupados según la organización por servicios: viajeros, mercancías y tracción, que conformaron el espacio de trabajo; y por otro, el conjunto de construcciones que la autora denominó “patrimonio social de empresa”, con las viviendas ferroviarias, el servicio sanitario, la cooperativa de consumo, la iglesia parroquial e, incluso, el fielato.

1.2. Contextualización

El 30 de marzo de 1880 el rey Alfonso XII y la reina María Cristina, rodeados del Gobierno, inauguraron la Estación de Madrid-Delicias según lo recogió la prensa del momento³, y lo hicieron más de treinta años después de la inauguración del primer ferrocarril en España, el Barcelona-Mataró en 1948. Se trató de una Estación término que nació como cabecera de la línea de ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real⁴, construida e inaugurada por la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz (CRB). El mismo año de su apertura, el 8 de abril, la compañía CRB fue comprada por la poderosa Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), pasando la Estación de Madrid-Delicias a manos de MZA pero, como MZA ya tenía la Estación de Atocha para explotar sus líneas y, pensando en ampliarla, decidió vender la Estación a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP) el 7 de diciembre de 1880. Esta empresa, que se había constituido ese mismo día por la fusión de otras compañías menores⁵, necesitaba una estación en la capital y una entrada directa para sus líneas, por lo que la Estación de Madrid-Delicias se convirtió en la estación término de MCP, empezando a explotarla enseguida. En octubre de 1881, MCP inauguró su servicio directo de Madrid a la frontera portuguesa, siendo en 1882 cuando se enlazó directamente Madrid con Lisboa.

En 1885, la Compañía Real de los Caminos de Hierro Portugueses, firmó un contrato con MCP por el que se hizo cargo de la explotación completa de la línea pero, en 1893, MCP anuló los contratos anteriores y obligó a la compañía portuguesa a garantizar un mínimo de interés a las obligaciones de MCP, y así se desligó de la explotación de la línea. El 11 de julio de 1894, MCP firmó con una nueva compañía un convenio para explotar varias líneas durante 50 años, incluida la línea de Madrid a Lisboa, empresa que se denominó Compañía Explotadora de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y

² Álvarez (1996), p. 47.

³ Véase el apartado Bibliografía: *La Ilustración Española y Americana, La Época, La Correspondencia de España, Diario Ilustrado, El Globo, El Conservador*.

⁴ El 15 de diciembre de 1876 se obtuvo la concesión para esta línea directa, y se aprobó el proyecto por R. O. el 5 de octubre de 1877, empezando las obras en noviembre de ese año y se acabaron el 31 de diciembre de 1878. El 3 de febrero de 1879 se inauguró oficialmente la línea directa de Madrid a Ciudad Real; véase Repullés (1879), p. 37 y Escobar (1879), pp. 111-114.

⁵ Las compañías fusionadas fueron: la de Madrid a Malpartida, o línea de Tajo, y las menores de Cáceres a Malpartida de Plasencia y de Malpartida a la frontera de Portugal; véase González Yanci (1977), p. 70.

Portugal y Oeste de España⁶ (MCPO). Durante su gestión, esta compañía pagó el último plazo de la compra de la Estación de Madrid-Delicias a MZA pues, su venta se hizo en tres plazos, concluyéndolos en 1894. A partir de esa fecha, MZA se retiró de Madrid-Delicias ya que hasta entonces ocupó parte de la Estación mientras se concluían las obras de Atocha, siendo la dueña de Delicias MCPO. Desde entonces, hasta bien avanzados los años veinte del siglo XX, MCPO atravesó diferentes crisis y obtuvo un rendimiento bajo motivado, en parte, por el atraso económico de las tierras que atravesaba la línea de ferrocarril⁷, hasta que en 1927 la situación de la compañía fue insostenible. En el año 1928 el Gobierno nacionalizó la compañía, pasando a formar parte del Estado y denominándose Compañía Nacional del Oeste de España (OESTE). En 1941 se creó la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), nacionalizándose en una sola empresa todas las compañías que operaron en territorio español, incluida OESTE, y la Estación de Madrid-Delicias pasó a poder de la RENFE.

La Estación de Madrid-Delicias, junto con la Estación de Atocha y la Estación de Príncipe Pío, formaron la tríada de estaciones terminales madrileñas del siglo XIX. La Estación de Madrid-Delicias fue la primera monumental que se construyó de las tres, aunque su línea fue la más reciente, pues Atocha estaba en funcionamiento desde 1851, como un “embarcadero”, y algo similar ocurrió con la Estación de Príncipe Pío, que desde 1859 funcionaba con “carácter de estación provisional”.

Sucintamente recordaremos que la Estación se convirtió en la cabecera madrileña de la línea Lisboa-Madrid. Enseguida comenzó el servicio de viajeros y mercancías y, en 1885, el de coches-camas y el de los grandes expresos europeos. El tren más célebre en circular fue el Sudexpreso, inaugurado en 1887, que circuló una vez por semana y enlazó Lisboa con Madrid, París y Londres, pasando por la Estación de Madrid-Delicias. Fue tal la afluencia, que en los siguientes años se convirtió en bisemanal y luego trisemanal. A partir de 1895, la rama portuguesa del Sudexpreso dejó de pasar por Madrid, pero se mantuvo el servicio trisemanal Madrid-Lisboa. Con el correr del tiempo, se estableció en 1943 el Lusitania-Expreso que circuló entre Madrid-Lisboa, y en 1967 el Lisboa-Expreso. La línea Lisboa-Madrid ha prestado servicio durante muchas décadas y ha conocido grandes transformaciones durante ese amplio periodo. Los trenes con destino a Lisboa fueron para la Estación el servicio más prestigioso.

La construcción de la Estación de Madrid-Delicias fue proyectada por el “Ingeniero Jefe de la Construcción” francés, Émile Cachelièvre, como firmó en la documentación, y en ella intervinieron los arquitectos españoles Calleja, Espinal y Uliarte. La Estación se conformó por tres espacios diferenciados según su uso: el servicio de viajeros, el servicio de mercancías y el servicio de tracción. De estas tres zonas destacó, el edificio de viajeros, cuya tipología correspondió al modelo formado por dos pabellones laterales paralelos, uno para las salidas y otro para las llegadas de pasajeros, y en el centro la nave de vías y andenes con la armadura de la casa Fives-Lille⁸. El edificio de viajeros, que nació con carácter industrial y funcional de la arquitectura de hierro del siglo XIX, a tenor de la estructura y materiales empleados, se transformó en un claro exponente de

⁶ Moreno (1986), p. 20.

⁷ Martínez (1990), s/p.

⁸ Para más información sobre Fives-Lille véase nuestro apartado sobre el edificio de viajeros.

patrimonio histórico-industrial-artístico-cultural en el siglo XX, sin perder la finalidad para la que nació: el ferrocarril, al estar en él contenido el Museo del Ferrocarril.

La vida activa de la Estación abarcó casi cien años, pues en 1969 se cerró el transporte de viajeros y en 1971 el servicio de mercancías, clausurándose, definitivamente, en 1971. A partir de entonces, los trenes de Extremadura y Lisboa comenzaron a salir desde la Estación de Atocha. En 1980 se firmó el acuerdo entre la empresa ferroviaria, el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Industria, para restaurar parte de la Estación de Madrid-Delicias y convertirlo en sede del Museo Nacional de la Ciencia y de la Tecnología (MUNCYT) y del Museo Nacional Ferroviario. Un año después, en 1981, se “acuerda tener por incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico a favor de la estación de ferrocarril de «Las Delicias» de Madrid”⁹. Entre 1980 y 1984 se realizaron las obras de restauración y, el 19 de diciembre de 1984, el Museo Nacional Ferroviario abrió sus puertas al público en parte del antiguo edificio de viajeros. En 1985 se constituyó la Fundación de los Ferrocarriles Españoles como entidad cultural privada, encargada de la custodia y difusión del patrimonio ferroviario, pero desde 2002 es una fundación del sector público estatal. En 2009, un R. D. creó la red de Museos de España dentro del cual se integró el Museo del Ferrocarril de Madrid, adscrito al Ministerio de Fomento. Actualmente, la Estación de Madrid-Delicias pertenece a ADIF, desde que esta Entidad Pública Empresarial se creara en 2005.

Cuadro 1. Datos destacados de la Estación de Madrid-Delicias

Inauguración de la Estación de ferrocarril Madrid-Delicias: 30 de marzo de 1880

Ingeniero de la construcción: Émile Cachelièvre

Planos del proyecto de construcción: 12 de octubre de 1878

Servicios de la Estación: viajeros, mercancías, tracción

Extensión del edificio de viajeros según el proyecto: 10.750 m²

Pabellones laterales del edificio de viajeros: 175 m longitud x 12 m ancho

Vestíbulo del pabellón de salidas: 40 m largo x 18,25 m ancho x 17,40 m alto bajo el caballete

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

Cierre de la actividad ferroviaria: 1971

Vida activa: 1880-1971

Acondicionamiento para el nuevo uso como museo: 1980-1984

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

Fuente: elaboración propia. Información obtenida de la consulta de documentos y bibliografía.

⁹ BOE (1981), Resolución de 21-1-1981, p. 3731.

1.3. Hipótesis de trabajo

Nos encontramos con una Estación de gran importancia dentro del contexto histórico y social de nuestra ciudad, ya que se trató de la primera gran estación monumental de ferrocarril de Madrid que se concibió y nació con carácter definitivo, adelantándose, cronológicamente, como hemos mencionado, a las Estaciones de Príncipe Pío y de Atocha, terminadas en este orden. Además, podemos considerarla uno de los testimonios más antiguos de la época de la industrialización en España relacionados con la industria del transporte, sobreviviendo hasta nuestros días parte de los inmuebles que la conformaron. De todo su conjunto, el edificio de viajeros es lo más conocido y destacado, singular ejemplo de la arquitectura de hierro del siglo XIX español.

Haciéndonos eco de las palabras de Lalana y de Santos, el patrimonio industrial “está de moda”¹⁰. Por tal motivo, los inmuebles y vestigios de la Estación que han llegado hasta nuestros días, reflejo del proceso de industrialización de la sociedad madrileña, despiertan un profundo interés. Desde ahí nuestro afán en desvelar parte de su biografía arquitectónica industrial a través del conocimiento de su historia.

1.4. Fuentes y metodología

Siguiendo a Kenneth Hudson¹¹, nos hemos acercado a la historia industrial de la Estación de Madrid-Delicias apoyándonos en las fuentes manuscritas e impresas además de llevar a cabo un trabajo de campo de las construcciones que conformaron el conjunto ferroviario y del estudio de los restos físicos que han llegado hasta nuestros días, para así poder comprender su arquitectura industrial.

La metodología empleada fue la siguiente: en primer lugar, hemos comenzado con una labor de investigación sobre la historia de la Estación, acudiendo, primeramente, a la localización y consulta de una amplia bibliografía que, de una u otra manera, recogiera cualquier tipo de información sobre la Estación de Madrid-Delicias. Una vez hecho este acopio bibliográfico, y en ocasiones en paralelo al examen de dichas publicaciones, procedimos al acercamiento de las fuentes documentales que los archivos específicos nos proporcionaron. Aunque algunos de estos documentos ya fueron consultados por otros investigadores, pensamos que, gran parte de ellos, no habían sido estudiados con anterioridad, pudiendo resultar desconocidos para la comunidad científica. Unas y otras fuentes literarias fueron complementadas con el análisis de fuentes icónicas tales como planos, fotografías, dibujos, grabados, etc.

Y en segundo lugar, procedimos al trabajo de campo mediante el reconocimiento, la identificación, el análisis, el registro y la interpretación formal de los restos materiales de la actividad industrial del pasado: la arquitectura. Y no sólo de las edificaciones que perviven sino de las que, tras el paso del tiempo, fueron desapareciendo.

A través de la aplicación del método arqueológico, es decir, de los restos materiales de los inmuebles, auspiciados en ocasiones por las aportaciones que nos desveló el estudio

¹⁰ Lalana y Santos (2009), p. 7.

¹¹ Hudson (1976), p. 5.

de documentos, pudimos recomponer la biografía de la Estación y así abordar su patrimonio histórico ferroviario. Todo ello encaminado a conocer su vida, una vida basada en el trabajo de aquellas personas que dieron sentido a la industria ferroviaria desde las últimas décadas del siglo XIX hasta el cierre definitivo de la Estación en 1971, a tenor del legado material de la sociedad industrial.

1.5. Estado de la cuestión

Desde las últimas décadas, los estudios sobre arquitectura y arqueología industrial han adquirido un gran desarrollo, pues así se desprende de las publicaciones -que actualmente comienzan a ser abundantes- contenidas en un repertorio de libros y de artículos de revistas especializadas, además de las procedentes de congresos y cursos monográficos. Disciplinas, una y otra, del patrimonio industrial e histórico.

El término de Arqueología Industrial¹² suscitó grandes debates desde que comenzó a utilizarse, en torno a 1950¹³, hasta nuestros días. Los primeros en estudiar la arqueología industrial fueron Kenneth Hudson¹⁴ y Angus Buchanan¹⁵, considerados los padres de esta disciplina, para quienes la finalidad de dicha técnica consistió en el descubrimiento, catalogación, análisis y preservación de los restos físicos de la revolución industrial, con distinto marco cronológico para cada país pero con características comunes entre ellos. En 1978 se creó el comité internacional encargado de salvaguardar el patrimonio industrial, el TICCIH, y su rama española en 2004¹⁶. Según la Carta de Nizhny Tagil¹⁷ del año 2003, para estudiar los sitios industriales históricos era preciso emplear la técnica de la investigación arqueológica, convirtiéndose en un nuevo método científico que se ocupó de los restos físicos, fruto de la sociedad industrial y capitalista.

La Arqueología Industrial en España¹⁸ fue más tardía, ya que se inició alrededor de los años 80 del siglo XX tras la organización de unas jornadas sobre conservación y reutilización del patrimonio industrial en 1982 y 1984. Forner¹⁹ y Aracil²⁰ fueron los primeros en plantear la definición y los objetivos de la disciplina siguiendo las tesis de los pioneros Hudson y Buchanan. Desde entonces, la tarea emprendida y la bibliografía sobre arqueología industrial han ido en aumento, especialmente en los últimos años²¹ del siglo XXI. Esta técnica nos ayudó a conocer la arquitectura de la Estación de Madrid-Delicias.

¹² Un interesante repaso sobre arqueología y arquitectura industrial y bibliografía al respecto fue el realizado por Biel (2000), pp. 211-220. Tras ello, su artículo se centró en el caso aragonés.

¹³ Aracil (1982), pp. 17-24.

¹⁴ Hudson (1963 y 1979).

¹⁵ Buchanan (1972).

¹⁶ Guerrero (2010), p. 32.

¹⁷ El texto de esta Carta fue aprobado por la Asamblea Nacional del TICCIH, que tuvo lugar en Moscú, el 17 de julio de 2003.

¹⁸ Biel (2001), pp. 213-216.

¹⁹ Forner (1989), pp. 18-32.

²⁰ Aracil (1982), pp. 17-24.

²¹ Como puede observarse en el apartado Bibliografía.

Respecto al tema de la arquitectura industrial, debemos recordar que uno de los primeros asuntos que interesaron a los investigadores españoles fue el de la arquitectura de hierro, material empleado frecuentemente en edificios industriales y, concretamente, en las estaciones de ferrocarril. Se trató de construcciones que se alejaban de la arquitectura tradicional o monumental. Como se desprendió de la lectura de Cardellach²², a tenor del curso académico impartido entre 1907-1908, la arquitectura industrial fue aquella que tuvo una finalidad distinta a la arquitectura monumental, una finalidad explotadora, industrial, referida a todos aquellos edificios construidos, o adaptados, a cualquier rama de la producción industrial, y no solo de la fábrica y su desarrollo, sino de una amplia colección de construcciones tales como las estaciones de ferrocarril, edificaciones enmarcadas en la actividad comercial de la industria del transporte. Así también fue entendido, posteriormente, por Inmaculada Aguilar.

A grandes rasgos, recordemos que la arquitectura industrial se caracterizó: por la creación de nuevas tipologías constructivas ajenas a las tradicionales, que surgieron como consecuencia de las necesidades productivas industriales. Por el uso de nuevos materiales, como el hierro y el hormigón, permitiendo la construcción de un esqueleto arquitectónico originando un espacio diáfano y flexible, en el que el uso de la columna de fundición y de la carpintería metálica jugó un papel relevante como elementos sustentantes soportando la arquitectura. Y por emplear un nuevo lenguaje para los paramentos exteriores, con un código formal recurrente y distinto a la arquitectura culta.

Desde las primeras publicaciones de la década de 1980 en adelante, pasando por un amplio repertorio durante las siguientes décadas, los textos sobre arquitectura industrial presentaron, en general, un carácter heterogéneo, a modo de catálogo, en los que destacó la imagen sobre el texto, predominando el carácter histórico, y agrupados por tipologías constructivas. Poco a poco, fueron creciendo los estudios sobre facetas industriales concretas, tales como: la arquitectura para la industria junto con la vivienda obrera; las construcciones relacionadas con las vías de comunicación y el transporte, entre ellas los puentes y las estaciones de ferrocarril; o las edificaciones vinculadas a los nuevos servicios de uso público, como los mercados, los mataderos, etc.

Más recientemente, la puesta en marcha del Plan Nacional de Patrimonio Industrial, aprobado el 20 de abril de 2001, que se inició en el IPHE²³ entre las Comunidades Autónomas y el Ministerio de Cultura, sirvió para sensibilizar a la sociedad de la importancia que tuvo ese patrimonio, y dio fruto al monográfico de su revista²⁴ sobre *El Plan de Patrimonio Industrial*, compilación de textos con variados asuntos al respecto. Entre ellos destacó el que sobre arquitectura industrial llevó a cabo Inmaculada Aguilar, titulado “Arquitectura Industrial, testimonio de la era de la industrialización”²⁵, con el que demostró el auge que adquirió nuestro pasado industrial. Apoyada en la disciplina científica de la Arqueología Industrial, la autora nos introdujo en la arquitectura industrial y su valor artístico, texto en el que citó a la Estación de Madrid-Delicias²⁶.

²² Aguilar (1993), pp. 21-35.

²³ Desde el año 2008 el Instituto del Patrimonio Histórico Español, IPHE, se llamó Instituto de Patrimonio Cultural de España, IPCE.

²⁴ Bienes Culturales (2007).

²⁵ Aguilar (2007), pp. 71-101.

²⁶ Aguilar (2007), p. 91.

Recientemente, el Plan Nacional de Patrimonio Industrial fue revisado y aprobado en el Consejo Nacional de Patrimonio de 26 de marzo de 2011²⁷.

Por lo que respecta al patrimonio industrial e histórico generado por el transporte ferroviario en España, el interés por los estudios y la bibliografía corrió en paralelo al resto de los otros aspectos mencionados, igualmente incrementados en los últimos años. Las recientes investigaciones llevadas a cabo por los equipos de estudio de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sobre la historia del ferrocarril²⁸ y, directa o indirectamente, sobre aspectos de su patrimonio arquitectónico industrial, se han convertido en referente de primer orden. Junto a ello, está un importante acervo bibliográfico en el que destacaron Inmaculada Aguilar, Mercedes López o Julián Sobrino, con abundantes publicaciones sobre arquitectura ferroviaria²⁹ y el mundo de las estaciones.

Como apuntó Sobrino Simal³⁰, los campos para la investigación en arquitectura ferroviaria coincidieron con la investigación genérica en arquitectura industrial. Mayoritariamente versaron sobre el estudio de las estaciones y, especialmente, acerca de la construcción más destacada: el edificio de viajeros. Este patrimonio industrial ferroviario se basó, generalmente, en el conocimiento de las tipologías constructiva de las estaciones, clasificándolas según modelos; en la adopción de diversos materiales fruto de la revolución industrial, desde el hierro hasta el hormigón; y en el interés por la figura del ingeniero industrial, protagonista del diseño de las estaciones al servicio de las compañías de ferrocarril o de las empresas constructoras. Y propuso que sería conveniente ampliar esta temática a otros campos, tales como: la organización espacial ferroviaria, su incidencia en la ciudad, la relación de la arquitectura con las máquinas e instalaciones, la arquitectura de la vivienda ferroviaria, el significado formal, el contenido antropológico y social, etc.

Centrándonos en la arquitectura ferroviaria de Madrid-Delicias, la Estación nació como un espacio industrial al servicio de una empresa, formada por una serie de arquitecturas, de piezas de ingeniería y de infraestructuras que se adaptaron a la producción de la industria del transporte del ferrocarril, conformando así su patrimonio industrial. Tanto las construcciones que han sobrevivido como las que han desaparecido o se han transformado, nos acercaron a la arqueología industrial, proporcionándonos los hechos de la historia de la industria y de la tecnología que aún se puede leer en las construcciones que conformaron este complejo ferroviario.

Haciendo un repaso historiográfico de la Estación de Madrid-Delicias, su arquitectura industrial ha sido abordada, principalmente, por autores consagrados como Pedro Navascués, Inmaculada Aguilar o Mercedes López. Destacados estudiosos conocedores del mundo de la arquitectura, en general, y del ferrocarril, en particular, que a lo largo

²⁷ Aguilar (2011), p. 2.

²⁸ El Programa de Historia Ferroviaria, que se lleva a cabo desde el Área de Investigación Histórica del Museo del Ferrocarril, ha generado una amplia producción de publicaciones al respecto. Recordemos la *Colección de Historia Ferroviaria*, la revista *TST*, las Actas de los Congresos de Historia Ferroviaria que se han celebrado, con crecientes aportaciones sobre patrimonio industrial ferroviario, además de otras publicaciones realizadas desde 2003 hasta 2008; véase <http://www.museodelferrocarril.org/>.

²⁹ Véase Bibliografía.

³⁰ Sobrino (2008), Tomo II, p. 857.

de su trayectoria han investigado, publicado y realizado valiosas aportaciones sobre el concepto de esta Estación.

El interesante catálogo *El mundo de la estaciones*, fue el resultado de una exposición que llegó a España tras pasar por otros países europeos, y que se completó con la inclusión de un nuevo catálogo y un estudio sobre el caso español redactado por Navascués y Aguilar. Tras realizar un repaso por la arquitectura de las estaciones españolas, y centrarse en la Estación de Valencia, se incluyeron varias reseñas de la Estación de Madrid-Delicias³¹.

En ese mismo año de 1980, Navascués y Aguilar profundizaron en la arquitectura de las estaciones ferroviarias madrileñas con la obra *Las Estaciones Ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*³², en la que participaron junto a otros autores. Tras la introducción al mundo del ferrocarril en España abordado por Inmaculada Aguilar -experta en el tema como quedó demostrado en su posterior libro sobre arquitectura ferroviaria³³ *La estación de ferrocarril puerta de la ciudad*, del año 1988, y en las abundantes publicaciones y conferencias sobre estaciones y patrimonio industrial que vendrían años después-, Navascués analizó las estaciones y la arquitectura de hierro de Madrid, incluyendo, claro está, la Estación de Madrid-Delicias. Aportación que se centró, primordialmente, en el periodo de su construcción, desde el momento de la elección del emplazamiento, su proceso constructivo y los años cercanos a 1880, y finalizar con el cierre de la Estación en 1971, pero sin estudiar lo que ocurrió durante el amplio periodo que iba desde la construcción de la Estación de Madrid-Delicias hasta el fin de la actividad ferroviaria. Este texto está ilustrado con alguno de los planos antiguos del proceso constructivo, las dos fotos que Laurent³⁴ realizó al poco de terminarse el edificio de viajeros y el conocido grabado de Comba³⁵ sobre la inauguración. El resto de los autores de este compendio sobre estaciones ferroviarias madrileñas se centraron en otros asuntos del ferrocarril y su relación con la ciudad.

De años posteriores fueron varias las publicaciones que Navascués realizó sobre la arquitectura de hierro y la arquitectura del siglo XIX³⁶ en las que, nuevamente, trató la Estación de Madrid-Delicias, no obstante su contenido viene siendo el mismo que el anterior, con excepción de alguna nueva contribución. Entre las publicaciones más recientes recordemos su *Arquitectura e ingeniería del hierro en España (1814-1936)*³⁷. Igualmente figuró la Estación de Madrid-Delicias en diferentes textos sobre el tema de la arquitectura de los siglos XIX y XX en general, repitiendo, prácticamente, lo mismo, como se observó en *Arte español de la Ilustración y del siglo XIX: en torno a la imagen del pasado*³⁸ realizado por García Melero. Incluso en otras publicaciones más específicas sobre temas ferroviarios, como la de José I. Rodríguez titulada *Estaciones de*

³¹ Las Estaciones Ferroviarias de Madrid... (1980), pp. 168, 170 y 217.

³² Las Estaciones Ferroviarias de Madrid... (1980), pp. 61-70.

³³ La estación y las estaciones españolas y, concretamente, sobre la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE).

³⁴ J. Laurent, I... (1983), pp. 112 y 113.

³⁵ *La Ilustración Española y Americana*, (1880), pp. 219-220.

³⁶ Navascués (1992), pp. 116-118.

³⁷ Navascués (2007), pp. 203-208.

³⁸ García (1998), p. 336.

*Ferrocarril en España*³⁹, por citar alguna. Toda esta bibliografía se centró, especialmente, en el estudio de aspectos referidos a la tipología y los materiales empleados, a la técnica constructiva, etc. del edificio de viajeros, careciendo del análisis de construcciones propias de los servicios de mercancías o tracción que formaron parte del conjunto industrial de la Estación de Madrid-Delicias.

El texto mecanografiado de Mercedes López *Delicias: una estación-museo*⁴⁰ de 1984, nos sirvió de punto de arranque para conocer los inicios de la Estación, concretamente el proceso de construcción. Se remontó a la creación de la línea de ferrocarril y las compañías ferroviarias a que perteneció, el emplazamiento y las primeras actuaciones, para centrarse en la construcción definitiva del edificio de viajeros -acceso, tipología, distribución, características constructivas-, de los edificios de mercancía y de los edificios del servicio de tracción, y acabó en el momento en que se construyó la Estación pero sin abordar lo que ocurrió con sus construcciones a lo largo del siglo XX. La fecha de 1984 coincidió con el año en que el edificio de viajeros se convirtió en la sede del Museo Nacional Ferroviario, inaugurado el 19 de diciembre. La documentación de archivo y la documentación gráfica que incluyó Mercedes López nos sirvió como punto de arranque para el conocimiento de la biografía de la Estación. Esta autora, versada en la arquitectura de las estaciones en general, y de MZA⁴¹ en particular, trató la Estación de Madrid-Delicias en otras ocasiones más, una de ellas en su artículo “Una vida para una vieja estación: Madrid-Delicias”⁴², o en la obra de conjunto, que se publicó ya funcionado la Estación como museo, titulada “*Madrid-Delicias. Historia de una estación*”⁴³, en la que Mercedes López participó con el capítulo “Delicias, una estación-museo”⁴⁴, que vino a ser un resumen del citado texto mecanografiado. En este libro, coordinado por Encarnación Lizana, los autores participantes trataron otros asuntos concernientes a la Estación tales como: la historia y explotación de la compañía MCP, el enlace de la línea férrea con Portugal, las compañías a las que perteneció, el entorno urbano en que está enclavado o el análisis de formas y de estructura.

No podemos pasar por alto la aportación que nos ofreció González Yanci en su libro *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la Geografía urbana*⁴⁵, en 1977, sobre la Estación de Madrid-Delicias, en el que nos ofreció datos sobre su historia y aspectos referentes a la función comercial, el barrio, actividades promovidas por el ferrocarril, etc. Y ya de los años 90 del siglo XX, fue la tesis doctoral de Lizana Rivas *El ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal (MCP) y su incidencia territorial*⁴⁶ que, aunque se centró en el ferrocarril de MCP, compañía dueña de la Estación de Madrid-Delicias durante años, detalló información sobre esta Estación que nos atañe.

Desde que parte del edificio de viajeros se convirtió en el Museo Nacional Ferroviario hasta nuestros días, fueron surgiendo publicaciones sobre el nuevo uso cultural: guías

³⁹ Rodríguez (2006), pp.138-141.

⁴⁰ López (1984b), constó de un total de 62 páginas más un apéndice gráfico.

⁴¹ López (1986b).

⁴² López (1984a), pp. 63-66.

⁴³ Madrid-Delicias. Historia de una estación (1986).

⁴⁴ López (1986a), pp. 46-55.

⁴⁵ González (1977), pp.67-72, 333-336, 467-468, 482-485.

⁴⁶ Lizana (1993), pp. 184-193.

del Museo, Historias de la Estación, artículos de revistas especializadas en el mundo del ferrocarril, etc. La mayoría, con mayor o menor amplitud y rigor, recogieron aspectos de la arquitectura y de la construcción de la Estación de Madrid-Delicias⁴⁷.

Este sucinto repaso historiográfico sobre lo más significativo de la arquitectura de la Estación de Madrid-Delicias, nos sirvió para centrarnos en el estado de la cuestión acerca de la arquitectura industrial ferroviaria. Salvo lo establecido por Navascués, Aguilar o López, no hemos encontrado ningún trabajo específico, monográfico, exclusivo sobre ello, ni sobre su arqueología industrial, que abarque desde sus orígenes constructivos hasta nuestros días. Nuestro trabajo de recogida documental sobre su arquitectura y el análisis de sus edificios, ha servido para confirmar que nos encontramos con un conjunto arquitectónico de gran valor dentro de la arquitectura y arqueología industrial madrileña. Si la arqueología industrial nació tras la batalla por salvar el pórtico dórico de la entrada monumental de la londinense Estación de Euston⁴⁸ que, a pesar de las protestas sociales, fue derribado en 1962, por tal motivo la Estación de Madrid-Delicias cobró un gran interés al haberse salvado de la “amenaza de la piqueta”, aunque no toda sí gran parte de lo que conformó su conjunto industrial, peligro que le acechó tiempo atrás. Haciendo en parte realidad aquel objetivo de la ciencia de la Arqueología Industrial consistente en la salvaguarda de uno de los principales “monumentos” -si así lo consideramos- del patrimonio industrial español y la revalorización de su conjunto al ofrecer nuevos usos para la población madrileña.

Tras pasar por unos años de no saber qué hacer con la Estación, cerrada definitivamente en 1971, la fiebre especuladora y las operaciones inmobiliarias fueron los caballos de batalla a los que se tuvo que enfrentar. La decisión de 1980 de convertir parte de su construcción en sede del Museo del Ferrocarril, antaño denominado Museo Nacional Ferroviario, y del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología, le salvó de su entera destrucción. A partir de entonces, el espacio industrial se reconvirtió y reestructuró en espacio social, disponiendo de suelo urbano para la construcción, y en espacio cultural, a tenor de sus museos. Desgraciadamente, tras el cierre del servicio ferroviario, gran número de edificaciones que lo conformaron fueron, paulatinamente, cayendo en desuso. Las que han sobrevivido, como los tres muelles cubiertos, el fielato, el servicio sanitario, el edificio de viajeros, inspección de carruajes o la cochera, fueron reutilizadas para servicios diversos, y otras fueron demolidas, recordemos los talleres de Recorrido, Movimiento y Tracción, el depósito con la rotonda de locomotoras, varios muelles y almacenes, el apeadero, la cooperativa, caseta del jefe de estación y otras casetas, además de elementos auxiliares como vías, puentes de señalización, etc. No obstante, a pesar de haber quedado la antigua Estación mutilada en gran medida, las construcciones que han llegado a nuestros días sirvieron para reivindicar el interés arqueológico, arquitectónico, histórico, tecnológico y social que tiene, y tuvo, la Estación de Madrid-Delicias a lo largo de su vida en activo.

⁴⁷ Véase nuestro apartado sobre Bibliografía.

⁴⁸ Lalana y Santos (2009), p. 7.

2. Primeros datos sobre las construcciones de la Estación⁴⁹

Las primeras referencias documentales que hemos encontrado sobre la Estación de Madrid-Delicias, también citada como “Estación de Madrid” o “Estación de Ciudad Real” de la línea directa de Madrid a Ciudad Real en la documentación antigua, están en el Archivo General de la Administración⁵⁰, en Alcalá de Henares, concretamente en la memoria⁵¹ del proyecto de la línea de ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real del año 1875, que se aprobó, con prescripciones, el 16 de agosto de 1877. Además de escuetos datos sobre su ubicación y su emplazamiento, incluye dos presupuestos⁵² para la Estación, uno de “1.574.532 pesetas” y otro de “224.980 pesetas para material”, coste que, previsiblemente, sería mayor al construirse la Estación años después, aunque la documentación que hemos consultado no nos desveló su cuantía total. No obstante, en dicha memoria sólo se aportan ciertas pinceladas sobre la Estación pues, como en ella se dice, “dada la condición de ser la estación de la Corte, la más importante de la línea Madrid-Ciudad Real, debe tener un proyecto concreto”. Uno de los planos sobre la línea de ferrocarril que se proyectó, contiene la planta de la futura “Estación de Madrid”⁵³, es decir, de la Estación de Madrid-Delicias, situada entre la huerta de “El Jardinillo”, la “Casa del Rey” y la “Casa Puerta”. Dentro de su perímetro se incluyó el edificio de viajeros, los muelles, la zona de tracción con el depósito y cochera de locomotoras y las vías.

Igualmente en el AGA están los primeros legajos sobre los inicios de la construcción de la Estación⁵⁴. Desde la memoria de su emplazamiento definitivo, de 22 de enero de 1878, aprobada con una prescripción el 23 de julio de dicho año, en que quedó elegida la opción junto al Paseo de las Delicias, hasta otros que ya son de los años 1879, 1880 y 1886. Para su emplazamiento se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos: primero, que se erigiese junto a la línea de circunvalación que unía las Estaciones de Atocha y Príncipe Pío desde 1863⁵⁵; segundo, que dispusiera de buenas condiciones para el transporte de viajeros y de mercancías; y tercero, que estuviera cerca del centro de la ciudad, es decir, de la Puerta del Sol. Por ello se eligió la zona sur de Madrid, junto a la línea de circunvalación, ocupando parte del Ensanche proyectado por el ingeniero Carlos M^a Castro al situarse en el Paseo de las Delicias, de donde tomó su nombre. Se emplazó en terrenos expropiados donde se llevó a cabo la construcción de la línea de

⁴⁹ La recopilación documental comentada de los Anexos aporta más datos sobre esta cuestión.

⁵⁰ A partir de aquí nos limitamos a citar el archivo como AGA. Las signaturas que incluyen (04) se refieren a expedientes de *Obras Públicas* y las que contienen (03) al *Ministerio de Cultura*. Hacemos esta advertencia para no alargar las citas, aunque lo correcto sería poner el nombre del organismo en todas.

⁵¹ Véase en la recopilación documental comentada: AGA, IDD (04)36 LIBRO 3699 TOP. 46/42.101-47.306; IDD (04)36 LIBRO 3701 TOP. 46/42.101-47.306; IDD (04)36 LIBRO 3700 TOP. 46/42.101-47.306; IDD (04)36, Caja 25/7164; IDD (04)36, Caja 25/7165; IDD (04)36, Caja 25/7166.

⁵² AGA, IDD (04)36 LIBRO 3700 TOP. 46/42.101-47.306, s/p.

⁵³ AGA, IDD (04)36, Caja 25/7164.

⁵⁴ Véase AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301. Este expediente tenía anteriormente la signatura 12.156(2), y es en el que se han basado los autores Aguilar, Navascués y López en sus publicaciones sobre la Estación de Madrid-Delicias, concretamente para tratar la construcción. Han sido aportaciones de gran interés, por lo que no abundaremos en el proceso constructivo dado que se puede leer en sus textos.

⁵⁵ La línea de contorno se abrió en octubre de 1863, véase ESTEVE (2008), p. 39 y 105.

ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real, entre estos terrenos expropiados recordemos los que pertenecieron a José Sumsi⁵⁶, que ocasionó sucesivos pleitos, y el terreno de la Casa-Puerta. Una vez aprobado el proyecto de emplazamiento, se obligó a la compañía CRB a presentar “en tiempo oportuno [...] el plano general de distribución de vías y edificios dentro del expresado emplazamiento, así como los proyectos completos de las diversas dependencias de la Estación”⁵⁷.

El conjunto de planos⁵⁸ del Archivo Histórico Ferroviario-Museo del Ferrocarril, fechados el 12 de octubre de 1878, corrobora que se hizo el proyecto definitivo para la construcción de la “estación de Madrid” de la citada línea directa. A día de hoy, no hemos encontrado el proyecto, como tampoco lo hallaron otros autores que nos precedieron, pero el informe que el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de la División de Ferrocarriles de Madrid, Bausá⁵⁹, redactó el 2 de diciembre de 1878, nos confirmó que se realizó, como también nos lo reveló el informe⁶⁰ del Ingeniero Jefe de la División de Aduanas de Madrid de 31 de octubre de 1878, que señaló que la compañía CRB ya había presentado el proyecto de la Estación a la Dirección General de Aduanas. Santiago Bausá escribió su informe de diciembre, una vez estudiado el proyecto definitivo de la Estación, para indicar una serie de correcciones previas a presentarlo a la Superioridad para su aprobación, como así consta cuando se aprobó una vez aplicadas ciertas prescripciones técnicas. Todo hace apuntar, que los citados planos del AHF-Museo del Ferrocarril acompañaron al proyecto que sabemos se compuso de memoria descriptiva y de una relación de material para la construcción. La memoria descriptiva estuvo compuesta por “los cálculos justificativos de las dimensiones que se asignan á los hierros de las armaduras y pilares de los edificios y muelles que en doce planos contienen el conjunto de las vías y edificios de la estación, la planta, alzado y corte transversal con los detalles necesarios y la disposición de la armaduras y muelles cubiertos”⁶¹, mientras que un cuaderno aparte contuvo “la relación del material que debe introducirse del extranjero, libre de derechos para las construcciones que se proyectan”⁶². Bausá completó su contenido al describir que el “Proyecto de la Estación de Madrid” constó de: memoria descriptiva; cálculos justificativos de las armaduras y pilastras del edificio de viajeros y muelles cubiertos; de 12 planos; y de la relación de material que se debía introducir del extranjero para los edificios de la Estación compuesta de 28 partidas, alegando que no se incluyó esa relación de material para la construcción de los edificios en el proyecto de la línea férrea porque “serían presentados durante la construcción de ella [la Estación de Madrid-Delicias]”⁶³. De los 12 planos que describió el ingeniero Bausá, diez son iguales a los que se conservan en el AHF-Museo del Ferrocarril, por tanto, faltarían dos del total. A pesar de no disponer de la

⁵⁶ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 200v.º-213r.º; 231v.º-251r.º; 251r.º-272v.º; 272v.º-274v.º; 285r.º-291r.º. Sobre la demanda interpuesta por Sumsi y la resolución del pleito contencioso administrativo véase la minuta de 9 de noviembre de 1881, AGA, IDD (04)31, Caja 25/2396.

⁵⁷ AGA, IDD (004)31, Caja 25/2396.

⁵⁸ AHF, I. G. – 2561.

⁵⁹ AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085.

⁶⁰ AGA, IDD (004)31, Caja 25/2395.

⁶¹ AGA, IDD (004)31, Caja 25/2395, p. 152v.º.

⁶² AGA, IDD (004)31, Caja 25/2395, p. 152v.º.

⁶³ AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085.

memoria del proyecto original, por la publicación “Ferro-carril directo de Madrid a Ciudad-Real. Estación de Madrid” de la *Revista de Obras Públicas* de “1º de Noviembre de 1879”, sabemos qué es lo que contendría, pues dividido el artículo en varios capítulos⁶⁴ -como iremos viendo-, recoge una amplia descripción al ser el extracto de la memoria⁶⁵ del citado proyecto.

Según el *Diario Ilustrado* “En 28 de Diciembre de 1878 comenzó la construcción de esta obra verdaderamente notable, primera en su clase en Europa, á la cual solo la de Orleans en Francia se le asemeja un tanto, sin que reuna acaso sus condiciones de belleza”. A su vez, los *Anales de la Construcción y de la Industria*⁶⁶ nos informó que, en febrero de 1879, la Estación ya se estaba construyendo, incluso el “esqueleto metálico que está ya en España y empezará á montarse dentro de breves días”⁶⁷, refiriéndose a las formas metálicas, o cerchas, de la armadura de la nave central del edificio de viajeros. Lo que sí se puede corroborar es que a “1º de Junio de 1879”, según datación de la fotografía de Hebert⁶⁸, la construcción de la Estación ya iba avanzada, especialmente el muelle cubierto nº 1 que parecía finalizado, a diferencia del edificio de viajeros que se estaba construyendo. Las formas de hierro de la estructura metálicas de la nave central, sobre la que apoyaría la cubierta a dos aguas, ya estaban en pie, como también se observan los pilares de hierro en las naves laterales, especialmente los del pabellón de llegadas, pues el de salidas estaba más retrasado, con menos pilares y sin apreciarse aún el vestíbulo. Debido al retraso que sufrieron las obras del edificio de viajeros motivado por las inclemencias del riguroso invierno, y que ocasionó grandes pérdidas en la explotación de la línea, en abril de 1879⁶⁹ se aprobó la instalación provisional en el muelle cubierto nº 1 del servicio de viajeros, muelle que ya estaba terminado como comprobamos en la citada foto de Pedro Martínez de Hebert. Así, ese muelle se convirtió en el primer lugar que prestó el servicio de viajeros, acondicionándose en él las dependencias necesarias para atender tal uso provisional: un vestíbulo, el despacho de billetes y la facturación, varias salas de descanso, etc. Paralelamente a la construcción del edificio de pasajeros, se proyectaban las construcciones para el servicio de mercancías, con muelles para carbones y ganados, aprobados en julio de 1879, cuya construcción empezó enseguida. El Diario político *La Época*⁷⁰, en su sección literaria e industrial, relató, en agosto de 1879, una crónica sobre la construcción de la Estación de las Madrid-Delicias, constatándose que en esos momentos se estaba levantando la Estación y dándonos a conocer los primeros detalles de la construcción.

Debido a que la compañía CRB realizó el proyecto definitivo para la Estación “apresuradamente”, como consta en la documentación, a los pocos meses de su aprobación presentó, el 2 de agosto de 1879, una serie de modificaciones al proyecto de

⁶⁴ 1879, 27, tomo I (21), pp. 237-242; (22), pp. 256-259; (23), pp. 264-266; (24), pp. 279-286.

⁶⁵ *Obras Públicas* (1879), p. 285.

⁶⁶ 10 de febrero de 1879, p. 38.

⁶⁷ Repullés, a 4 de febrero de 1879, p. 39.

⁶⁸ AHF-Museo del Ferrocarril, I. G. – 01554.

⁶⁹ “Instalación provisional para el servicio de viajeros”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

⁷⁰ 4 de agosto de 1879.

construcción⁷¹ del edificio de viajeros, modificaciones que fueron aprobadas con prescripciones el día 20 de enero de 1880. Consistieron en una serie de cambios⁷² sobre la distribución y la utilización del edificio de viajeros y en ciertas modificaciones sobre los detalles de su construcción, a lo que se añadieron obras, no previstas en el proyecto, relativas a los talleres y a los retretes. De octubre de 1879 y de febrero de 1880 son los proyectos de edificaciones para servicio de mercancías, como es un depósito de carbones y otro muelle cubierto para mercancías, ya que una vez realizados los dos muelles cubiertos y un muelle descubierta resultaron insuficientes, de ahí que, antes de inaugurarse la Estación, se autorizase la construcción del muelle cubierto nº 3⁷³, enfrente del muelle cubierto nº 2. Una vez ya inaugurada la Estación, se proyectó un edificio para fielato⁷⁴ de consumos municipales que se autorizó el 7 de abril de 1880, situado frente al muelle cubierto nº 1 e independiente del edificio de viajeros.

Además de estos primeros documentos localizados en el AGA están los del AHF-Museo del Ferrocarril, pero lo más antiguo que hemos encontrado sobre la Estación en este archivo ha sido diversos planos. Un primer grupo de ellos son, concretamente, sobre edificios que conformarían la Estación, mientras que otros son de elementos que complementaron la construcción. Los referentes a construcciones contienen: un plano del muelle cubierto nº 1⁷⁵, con planta, elevación y secciones que, aunque sin fechar, presentan el sello de su procedencia, Bélgica, confirmando que la estructura metálicas de este muelle, tipo Polonceau⁷⁶, vino de allí. También existe un plano sobre el fielato, otro sobre un muelle de revisión y una casilla de guarda. Del segundo⁷⁷ grupo citado, es decir, del conjunto de planos que aportaron detalles de elementos que acompañarían a la construcción de la Estación, los hay de 1879, otros de 1880, y unos cuantos sin fecha pero, previsiblemente, contemporáneos a los anteriores. Entre ellos recordemos: el dibujo de una verja para contener un pequeño jardín en el edificio de viajeros, un quiosco para despacho de equipajes en el vestíbulo, un mostrador para despacho de equipajes del vestíbulo, una rejilla de sumidero, básculas y carretillas para equipajes, dibujos de escuadras de hierro para sujeción destinadas a la sala de viajeros de 1ª clase, etc.

Entre las personas que intervinieron en la realización de la Estación de Madrid-Delicias, el *Diario Ilustrado* de 1 de abril de 1880 recogió, en una sola frase de la crónica de la inauguración, a todo un elenco de primeros artífices:

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

⁷¹ Sobre el asunto del proyecto original, supuestamente de 12 de octubre de 1878, véase el contenido de AGA, IDD (04)032, Caja 25/2085.

⁷² “Edificio de viajeros. Modificaciones del proyecto aprobado”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

⁷³ “Proyecto de un 3º muelle cubierto para mercancías”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

⁷⁴ “Proyecto para fielato de consumos”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

⁷⁵ AHF, B – 0076 – 002.

⁷⁶ Más adelante explicamos esta tipología.

⁷⁷ AHF, B – 0076 – 001.

crystalería de L. Gobani, ha sido suministrada por la casa de Fives-Lille y armada en su emplazamiento por M. Paul Vazeille, enviado por dicha casa al efecto”.

Igualmente, el diario *La Época* mencionó al “Sr. Vazeille”⁷⁸ como encargado de dirigir la armadura de hierro del edificio de viajeros y dijo que “Las obras de mampostería y demás interiores se construyeron por los Sres. Varela y Morun, que están demostrando su idoneidad y la destreza técnica de nuestros obreros”⁷⁹.

En los documentos antiguos figuran los nombres de los ingenieros: Emilio Cachelièvre, que firma, frecuentemente, como ingeniero de la construcción y encargado de la dirección de las obras; Santiago Bausá, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de la División de Ferrocarriles de Madrid, como ingeniero jefe que supervisa las obras; Bonifacio de Espinal, ingeniero jefe de inspeccionar los proyectos y obras; y José Antonio Calleja, ingeniero contratado por la compañía de ferrocarril.

⁷⁸ Compruébese la diferente forma de escribir el nombre de unos articulistas a otros.

⁷⁹ *La Época* (1879).

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

El 30 de marzo de 1880, entre las 16,00 y 16,30 horas como recuerda la prensa⁸⁰ del momento, llegaron los reyes para inaugurar oficialmente la Estación. La Estación se conformó de tres servicios⁸¹: viajeros, mercancías y tracción, cada uno con sus propias instalaciones, lo que originó un conjunto de edificios propio de este espacio de producción. Como ya hemos mencionado, la *Revista de Obras Públicas*⁸² de 1 de noviembre de 1879, que extractó el proyecto original de la construcción, estableció la agrupación de esos tres servicios para una mayor clarificación de su contenido, y así describir las dependencias, las disposiciones adoptadas y los edificios que compondrían la futura Estación de la siguiente forma:

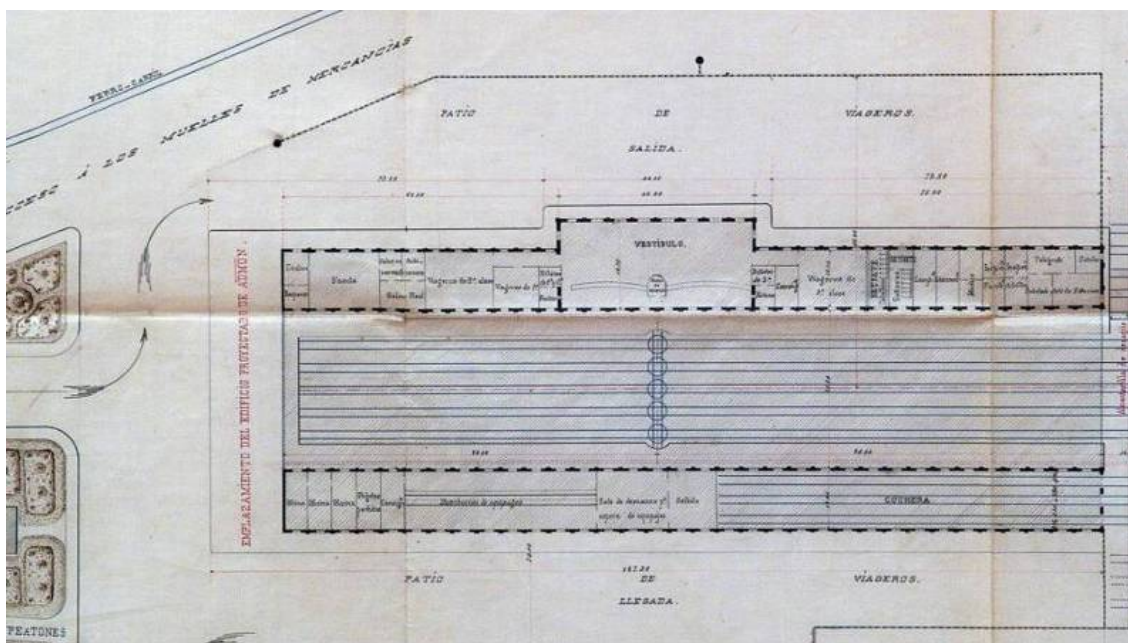
El servicio de viajeros iba a estar formado por: rampas de acceso, patio de salidas y patio de llegadas, y edificio de viajeros. El edificio de viajeros estaría compuesto de tres zonas: una nave central, destinada a cubrir cinco vías y dos andenes y cubierta por una gran armadura; una “nave” lateral a la izquierda, de 175 m de largo y 12 m de ancho, adosada a la nave central, dedicada al servicio de llegadas y formada por salida de viajeros sin equipaje, sala de espera para los equipajes, sala de distribución de equipajes, consignaciones, almacén de bultos extraviados, oficinas diversas y “cochera de carruajes”; y una “nave” a la derecha para servicio de salidas de pasajeros, colocada en igual disposición y del mismo tamaño que el pabellón de enfrente, y dividida en dos cuerpos por medio de un vestíbulo para despacho de viajeros y equipajes, de mayor tamaño que el resto del corredor. El pabellón destinado a las salidas tendría: el vestíbulo, destacado en planta y en altura, el despacho de billetes, el despacho o factoría de equipajes, las salas de descanso de 1ª, 2ª y 3ª clase, el salón real, la fonda y sus dependencias, los retretes, las oficinas, el despacho del jefe de estación, el despacho del subjefe de estación, el gabinete telegráfico, la inspección, el servicio sanitario, las dependencias de interventores y conductores, la lampistería y los caloríferos, pudiendo sufrir ciertas modificación en la distribución. Ambos corredores laterales tendrían marquesinas exteriores en los patios, uno para salidas y otro para llegadas de viajeros.

⁸⁰ *La Correspondencia de España*, 30 de marzo de 1880. *La Ilustración Española y Americana*, abril de 1880, p. 219. *El Globo*, 30 de marzo de 1880.

⁸¹ Para la redacción de nuestro estudio, hemos optado por esta agrupación dividida en tres servicios para incluir, en dichos espacios ferroviarios, los distintos edificios construidos, pretendiendo con ello una mayor claridad y no queriendo confundir el espacio ferroviario y sus funciones -según la organización por servicios- con los propios edificios. No obstante, si seguimos, por ejemplo, las pautas ofrecidas por Wais (1933), los servicios activos de los métodos de explotación de las compañías ferroviarias, se repartirían en tres grandes agrupaciones: 1º, el “Servicio de Vía y Obras”, con el servicio relativo a obras y establecimiento de las vías y conservación, la construcción de obras nuevas y edificios, el servicio de Material fijo, o el servicio de estudios y construcciones. 2º, el “Servicio de Material y Tracción”, con los talleres propios de reparaciones de material motor -locomotoras- o móvil -coches y vagones-, como el depósito con rotonda de locomotoras y el Recorrido, y de material para vía. Y 3º, el “Servicio de Explotación”, con el servicio de Movimiento, el servicio Comercial, el servicio de Tráfico, Reclamaciones, Intervención, etc. Todas estas divisiones, o servicios, de la organización típica de las grandes empresas ferroviarias explotadoras, dependieron de la Dirección o gerencia y, además, contaron con otros servicios tales como: Finanzas y Contabilidad, Sanitario, Contencioso, etc.

⁸² Véase, *Revista de Obras Públicas* (1879), pp. 237-242; 256-259; 264-266; y 279-286.

Ilustración 1. Detalle de “Plano General. Conjunto”. Planta de edificio de viajeros anterior al proyecto de modificación de dependencias. 12-10-1878



Fuente: AHF-Museo del Ferrocarril. IG-2561/3.

El servicio de mercancías, con un terreno comprendido entre la vía de salida de los trenes de viajeros, el ferrocarril de circunvalación y el ramal de empalme de la línea directa con éste, estaría compuesto por: rampas de acceso, un patio para el camionaje, los muelles cubiertos y los muelles descubiertos que se ejecutarían inmediatamente, los muelles para embarque de carruajes, otros muelles cubiertos y descubiertos que se ejecutarán cuando las necesidades del servicio lo exigieran, las vías, los terrenos sobrantes que se podrían destinar a muelles de carbones, de maderas, de piedras, etc. y las grúas.

Y el servicio de tracción, con: depósito, emplazado a 410 m del edificio de viajeros completamente independiente de él, donde estarían dos cocheras, una de 13 locomotoras y otra de 11, el puente giratorio en el centro de cada cochera, el depósito de aguas, la grúa hidráulica, las vías, el depósito de combustible, la grúa de levantar las máquinas y el parque de ruedas. También se proyectó el “taller de vía y obras”⁸³.

Esta planificación que se publicó en la citada revista antes de inaugurarse la Estación de Madrid-Delicias, pero ya estando en construcción, nos ha servido para reconstruir la Estación en su nacimiento. No obstante, según fueron realizándose las obras, y a tenor de las aportaciones documentales obtenidas, hemos podido saber que hubo cambios de las instalaciones y las dependencias enumeradas, de las dimensiones de las zonas, etc., pues lo extractado en dicha revista no se ejecutó completamente de la forma descrita.

⁸³ Revista de Obras Públicas (1879), p. 286.

3.1. Servicio de viajeros: edificio de viajeros

El servicio de viajeros se situó delante de los servicios de mercancías y de tracción según se entraba desde la calle, adelantado respecto a ambos, para el que se construyó el edificio principal o de viajeros. Se trató de la instalación dedicada a los pasajeros, pues en él los viajeros llegaban para partir a otros destinos, expedían sus billetes, facturaban los equipajes, esperaban a que saliese el tren en las salas destinadas a ello, etc., mientras que otros viajeros, habiendo llegado a Madrid procedentes de otros destinos, se bajaban del tren que les había conducido hasta la capital. Además de esta finalidad, también se instalaron en el edificio de viajeros las dependencias administrativas, tras no llevar a cabo la construcción de un edificio para la Administración que la compañía de ferrocarril propuso en el proyecto original delante del frontispicio acristalado, y que, por motivos económicos, tuvo que abandonar. El 1 de mayo de 1879 se inició⁸⁴ el servicio de viajeros de la línea de ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real pero, dado que aún no estaba terminado el edificio de viajeros definitivo diseñado por Cachelièvre, se abrió al público provisionalmente en el muelle cubierto nº 1.

De toda la Estación de Madrid-Delicias, el edificio de viajeros inaugurado el 30 de marzo de 1880 como señalamos, fue, y es, la construcción más destacada del conjunto, edificio singular de la arquitectura e ingeniería de hierro con su estructura roblonada. Su tipología arquitectónica consistente en dos pabellones longitudinales laterales y paralelos, de estructura triangulada, unidos a la gran nave central, de estructura en arco, fue la dominante para las estaciones de ferrocarril desde mediados del siglo XIX, en el que se aplicaron los conceptos nacidos de la revolución industrial tales como la prefabricación de piezas de hierro, el ensamblaje como sistema constructivo, la estandarización y la economía de medios. Este modelo simétrico, compuesto por dos edificios gemelos flanqueando la nave central, resultó de gran funcionalidad. Podemos afirmar que los dos pabellones laterales estaban relacionados con la arquitectura civil y pública propia de la labor del arquitecto, y que el espacio abierto, aunque cubierto, de la nave de vías y andenes participó propiamente en la arquitectura e ingeniería de hierro y por tanto gozó de un carácter industrial. El edificio de viajeros puede ser considerado, recordando a Aguilar⁸⁵, como una obra de “arquitectura del ingeniero” o como un ejemplo de “ingeniería del arquitecto”, donde se fusionaron ambas disciplinas.

La tipología planteada en el proyecto de la Estación, a tenor de los planos consultados, consistió en una planta formado por tres espacios, es decir, dos pabellones laterales paralelos, uno para las salidas, al sureste, y otro para las llegadas de viajeros al suroeste, de 12 m de ancho⁸⁶ por 175 m de longitud, adosados a la gran nave central de 170 m de largo y 35 m de ancho que albergó cinco vías y dos andenes, pues la vía del centro desapareció al convertirse, posteriormente, en otro andén. La construcción de los pabellones y del “gran cobertizo central” fue un sistema mixto de hierro forjado y

⁸⁴ Esteve (2008), p. 42.

⁸⁵ Aguilar (2007), p. 77.

⁸⁶ La anchura de la crujía era fundamental para la iluminación, y por ello no debía pasar de los 15 m, porque la mayor amplitud determinaría tener problemas de iluminación en las piezas interiores, debiendo acudir a patios de luces “que crea una cierta confusión frente a la regularidad de las plantas de las estaciones”; véase Aguilar (1988), p. 196. La extensión de las crujías también era importante para la distribución de las habitaciones de los empleados, situándose en el piso alto del edificio de viajeros.

fábrica de ladrillo “análogo al que acaba de emplearse en el gran palacio de la última exposición universal de París”⁸⁷. El acceso a la Estación se planteó desde el Paseo de las Delicias, y para ello se construyó una rampa dividida en dos ramales, uno conducía hasta el patio de salidas y otro al patio de llegadas. La necesidad de esa rampa se debió al desnivel existente desde la calle hasta la plataforma en que se construyó la Estación, de casi 7 m, lo que produjo que el edificio de viajeros quedara como escondido y hundido, con reducida visibilidad desde la vía pública.

Según el proyecto, el pabellón de llegadas estaría constituido por varias dependencias, entre ellas la sala de distribución de equipajes, la sala de descanso para espera del equipaje, las oficinas, la cochera de carruajes y el almacén de bultos extraviados. Pero las modificaciones presentadas el 2 de agosto de 1879 al proyecto aprobado, hicieron que se suprimiera la cochera, y en su espacio previsto se instalaran diversas oficinas para uso de la compañía. Sin embargo, el pabellón de salidas se compuso de más piezas y de mayor importancia dedicadas a los pasajeros y el personal de explotación, tales como: salas de descanso de 1ª, 2ª y 3ª clase, vestíbulo, despacho de billetes, factoría de equipajes, fonda, cocina y despensa, retretes, consigna y bultos extraviados, incluso dispuso de una estancia para la Familia Real consistente en dos crujías, de 120 m², con tres espacios divididos en salón real, con dos puertas al andén, una antecámara, con acceso desde el patio de salidas independiente del vestíbulo, y un salón reservado para comedor o gabinete, estando las tres habitaciones comunicados entre sí; y locales para los trabajadores como despacho del jefe de estación, despacho del subjefe de estación, gabinete telegráfico, inspección administrativa y facultativa, médico, salas de revisores, sala de mozos, lampistería y caloríficos. Este pabellón de salidas se dividió en dos cuerpos de distinto tamaño, en el que distribuyeron dichas dependencias, y en el medio se ubicó el vestíbulo. Otro de los cambios procedentes de las modificaciones del proyecto aprobado fue la de dividir la altura de una parte de los pabellones laterales en dos pisos, lo que resultó un piso bajo de 4 m y otro encima de 3 m al que se accedió por escaleras. Las zonas en que se construyó un piso alto fueron, en el corredor de llegadas, las seis primeras crujías lado de Madrid y las dieciséis últimas dirección Ciudad Real, y en el pabellón de llegadas las nueve últimas del lado de Ciudad Real y las dos primeras del lado de Madrid. Otro cambio fue la colocación de una puerta entre las dos ventanas del frente del testero de los pabellones laterales.

El vestíbulo del corredor de salidas fue la pieza más importante de este pabellón, símbolo de prestigio de la compañía ferroviaria, no obstante fue a principios del siglo XX, y en los años siguientes, cuando esta pieza alcanzó su máxima monumentalidad en las estaciones ya que, en los años en que se construyó la Estación de Madrid-Delicias, lo fundamental y más prestigioso seguía siendo la gran nave de vías y andenes y el tipo de armadura empleada⁸⁸. El vestíbulo sobresalió del resto del pabellón no sólo por su mayor dimensión sino por su importancia a tenor de la decoración exterior empleada, ya que esta dependencia estaría destinada para despacho de viajeros y equipajes “de la

⁸⁷ Se refiere a la Exposición Universal de París de 1878, AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085, sin foliar [p. 11].

⁸⁸ Los vestíbulos de las estaciones tomaron mayor protagonismo a comienzos del siglo XX, llegando a ser dependencias monumentales, con grandes interiores, reflejo del poderío de la compañía. En dicho momento, comenzó a “pasar de moda” el tipo de armadura en Europa, pero continuó evolucionando en Estados Unidos.

primera estación definitiva de línea” que se construyó en Madrid. En él, los viajeros esperarían que se abriese el despacho de billetes y facturarían sus equipajes, y reuniría a un gran número de viajeros y acompañantes que luego accederían a las salas de espera y, después, a los andenes y al tren. Según la descripción de la citada revista *Obras Públicas* de 1º de noviembre de 1879, el vestíbulo tendría 40 m de largo por 18,25 m de ancho, y una altura⁸⁹ de 17,40 m, aproximadamente, debajo del caballete, altura necesaria para una buena ventilación, destacando de la altura del resto de esta crujía. La superficie total proyectada del vestíbulo sería de 730 m², siendo 522 m² de ellos los destinados para viajeros y los 208 m² restantes para los agentes de la compañía ferroviaria. Esas dos partes en las que se dividió el vestíbulo estarían separadas por un mostrador de un metro de ancho para depositar los equipajes antes de ser facturados. Una ventanilla existente en el vestíbulo sería el nexo de comunicación con el despacho de billetes. En el eje transversal del vestíbulo, a 11 m del muro de fachada, estaría el despacho o factoría de equipajes, “medirá 4 metros de largo por otros 4 de ancho (...); su forma será hexagonal, situándose las ventanillas en las caras oblicuas”⁹⁰. La cubierta del vestíbulo se compuso de nueve formas de hierro⁹¹, a cinco metros de distancia cada una, y de hierro también las pilastras de doble T y los caballetes de doble T en celosía. Esta armadura vista se proyectó “pintada con esmero”⁹² a juego con las paredes y con la alfarjía cuidadosamente cepillada y ensamblada a macho y hembra. Respecto al solado del vestíbulo, dicha revista cita dos tipos⁹³, primeramente señaló que sería de madera fuerte, por ser más resistente a los golpes y, más adelante, propuso el uso de baldosas de piedra blanca de Colmenar⁹⁴ y pizarra colocados en diagonal y, debido al tamaño de la sala, las baldosas tendrían 0,50 m de lado por 0,10 m de espesor. El exterior del vestíbulo tendría, y tiene, una marquesina para abrigar a los viajeros de la intemperie al salir de los coches, del ancho del vestíbulo, es decir, de 40 m de longitud, y 4 m de vuelo, y soportando el tejado habría ménsulas de hierro forjado en forma de celosías y columnas. Desde el vestíbulo saldría un pasillo que serviría para comunicar este espacio con la sala de espera de 1ª clase, estancia que estaría provista de chimenea. La documentación del AHF-Museo del Ferrocarril⁹⁵ nos ha permitido comprobar los planos de algunos de los elementos que se proyectaron para el vestíbulo, como el “kiosco” octogonal para despacho de equipajes, el tipo de mostrador para depositar el equipaje antes de ser facturado, la disposición y la forma de la barandilla localizada junto al quiosco de equipajes, e, incluso, el dibujo de la escuadra para la sujeción de los tableros de la sala de espera de 1ª clase. Y, según la crónica de la inauguración de la Estación en *El Diario Ilustrado* de 1 de abril de 1880, supimos que en el vestíbulo “se encuentran

⁸⁹ *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 240, pero en la p. 257 señala una altura de 16,50 m y 12 m al arranque de los cuchillos.

⁹⁰ Sobre el quiosco para despacho de equipajes debemos señalar que, aunque en la revista *Obras Pública*, p. 258, se citan esas medidas y una forma hexagonal, según un plano del AHF-Museo del Ferrocarril, el quiosco se proyectó en forma de octógono irregular y de tamaño ligeramente menor, véase AHF, B – 0076 – 001.

⁹¹ *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 280.

⁹² *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 281.

⁹³ *Revista de Obras Públicas* (1879), p. 258 y p. 281 respectivamente.

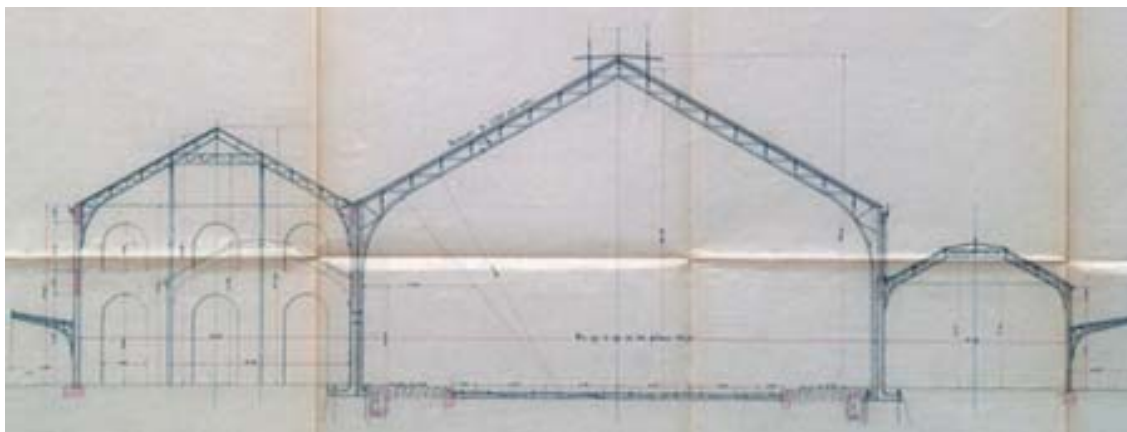
⁹⁴ La publicación no precisa si la piedra blanca propuesta para el solado procedería de Colmenar Viejo o de Colmenar de Oreja.

⁹⁵ AHF, B – 0076 – 001.

instalados, con arreglo á los últimos adelantos, los despachos de billetes y equipajes”, confirmando la existencia de dichos elementos.

Lo más destacado de la construcción del edificio de viajeros, fue su gran nave central, es decir, el espacio de llegadas, estancia y salidas de trenes y de los andenes para la circulación de viajeros. Se concibió abierto, para conseguir una correcta ventilación debido al uso del carbón como combustible de las locomotoras de vapor con linterna en el caballete, de 1 m sobre el techo, una correa calada debajo de los canalones y sin cortina acristalado en la boca de entrada/salida; y diáfano, para una buena iluminación, pero cubierto, pues así se protegían las máquinas y los vagones además de resultar más cómodo para los pasajeros al no estar expuestos a las inclemencias del tiempo. Se optó por el uso de la armadura metálica que le ha identificado hasta nuestros días, convirtiéndose en el elemento más característico de la Estación de Madrid-Delicias, distintivo de la arquitectura de hierro del siglo XIX.

Ilustración 2. “Sección Transversal” de la nave central y los pabellones laterales con sus respectivas marquesinas exteriores. Corte desde el vestíbulo de salidas. 12-10-1878



Fuente: AHF-Museo del Ferrocarril. IG-2561/4.

La nave de vías y andenes, o nave central, fue, y es, un amplio espacio de 170 m de longitud, 35 m de ancho y más de 22,5 m de altura, cubierto con una armadura erigida *in situ* por el comisionado M. Vaseille, que dirigió el montaje de las piezas metálicas. El esqueleto de hierro roblonado se cubrió con palastro galvanizado ondulado, tras desestimarse el uso de pizarra como se indicó en las modificaciones al proyecto aprobado, y se apoyó sobre unos perfiles de madera que sirvieron de conexión entre la estructura portante y la chapa de cubrición. La armadura se realizó en hierro y resultó de gran novedad ya que su técnica constructiva estaba inspirada en la Galería de Máquinas

presentada por Henri de Dion en la Exposición Universal celebrada en París del 1 de mayo al 10 de noviembre el año 1878.

Durante el siglo XIX se celebraron en París cinco Exposiciones Universales: 1855, 1867, 1878, 1889 y 1900, con su correspondiente Galería de Máquinas o Palacio de Máquinas. El Gran Palacio de la Exposición Universal de 1878 en el Campo de Marte fue, como todas estas muestras, un torrente de innovaciones tecnológicas símbolo de progreso a tenor de la exhibición de máquinas. En ella figuró la estructura metálica que diseñó Henri de Dion⁹⁶.

En dicha exposición, el ingeniero Henri de Dion diseñó un modelo⁹⁷ de estructura de pórticos ensamblados, mediante elementos prefabricado, y correas de hierro sobre dichas estructuras. Esta rígida armadura de correas y arquerías se vio influida por los cambios de temperatura y, para solucionar ese problema, Henri de Dion introdujo juntas de dilatación cada 60 metros. Además, las piezas de la estructura metálica se ensamblaron con tornillos introducidos en agujeros ovalados, solución que se utilizó durante mucho tiempo en grandes estructuras con arquerías de acero. Este tipo de armadura, llamada desde entonces “De Dion”, se convirtió en un modelo muy utilizado en la arquitectura ferroviaria, y un ejemplo de ello es la armadura de la nave central de Madrid-Delicias. Para su realización, todo apunta a que el ingeniero Cachelièvre se inspiró en el sistema que Henri de Dion⁹⁸ aplicó en la Galería de Máquinas de 1878 cuando realizó el plano del proyecto para el edificio de viajeros de la de Madrid-Delicias. Si comparamos la armadura de la Galería de Máquinas y la armadura de la Estación de Madrid-Delicias podemos observar notables coincidencias entre ellas: la luz que alcanzan ambas cubiertas fue de 35 m; la altura, aunque no fue igual, sí fue muy parecida; además de su extraordinaria semejanza estilística. El hecho de que haya desaparecido el ejemplo francés, al destruirse la Galería de Máquinas de la citada Exposición Universal, y el que transcurriese muy poco tiempo entre esa Exposición y el año en que están fechados los planos de la Estación de Madrid-Delicias, el 12 de octubre de 1878, aumenta el valor de la armadura de la Estación, convirtiéndose en la mejor representante de la armadura francesa, lo que le otorga un gran interés histórico y constructivo. Así mismo, el informe de Bausá al referirse a las armaduras de las cubiertas del edificio de viajeros, nos indica que: “la obra es completamente estable y sólida (...) pudiendo además servir de garantía el que la casa constructora que montará las armaduras, es la misma que lo ha hecho en el Palacio de la exposición [1878] y que tiene ya por tanto la práctica necesaria”⁹⁹.

La estructura roblonada de la Estación de Madrid-Delicias resultó de gran ligereza y se compuso de una nave aporricada modulada con 17 pórticos cuyos pilares arrancaron de

⁹⁶ Véase una panorámica de Fougère sobre la Galería de Máquinas en http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4e/Panorama_des_Palais.JPG donde se observa dicha Galería de Máquinas en el centro.

⁹⁷ http://www.tatasteelconstruction.com/en/reference/teaching_resources/architectural_studio_reference/history/development_of_the_clear_span_building/exhibition_buildings/

⁹⁸ En http://es.wikipedia.org/wiki/Henri_de_Dion se indica que el hermano de Henri de Dion, Joseph-Louis-Adolphe, asistió a la construcción de la Estación de Madrid-Delicias.

⁹⁹ Informe del ingeniero Bausá, AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085, sin foliar [p. 15].

alma llena para pasar, mediante una zona curva de transición, a las vigas o pares, ya triangulados, al igual que las correas. Los cuchillos armados distaron, uno de otro, 10 m y, sin apoyos intermedios, “formaron un todo con los propios pilares de sostén fijos gracias a una cimentación hundida”¹⁰⁰. De esta forma desaparecieron los tirantes, las riostras y los contrafuertes que el sistema atirantado Polonceau¹⁰¹ utilizó en ensayos anteriores y en estaciones ferroviarias parisinas, además, con este moderno sistema constructivo, se solucionó el problema de la dilatación. Aspectos, uno y otro, que se convirtieron en las dos grandes novedades frente al tradicional modelo Polonceau.

Ilustración 3. Inauguración de la Estación, 30 de marzo de 1880, según el grabado de Comba, y estado actual de la nave central del edificio de viajeros.



Fuente: *La Ilustración Española y Americana* (8-4-1880) y fotografía de autora.

Hay constancia documental de que la estructura del hierro de la armadura se hizo fuera de España, pues así se indica en el “Extracto del expediente de concesión del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real (directo). Año 1875”, y de años siguientes, en el que se incluye un apartado sobre la relación de material para la construcción de la “Estación de Madrid (Delicias)”¹⁰². En 1878, la compañía CRB solicitó autorización para “introducir una partida de hierros para armazones y cubiertas de los edificios de la estación de esta Corte, pretextando que dicho material no está incluido en la relación general aprobada para construir dicha vía férrea por haberse ampliado posteriormente al trazado de la misma”¹⁰³. Y continuó diciendo: “En la relación figuran 1500 toneladas de hierro forjado en columnas y vigas metálicas para el esqueleto y cubiertas de los edificios de la

¹⁰⁰ Navascués (2007), p. 203.

¹⁰¹ La cubierta conocida como tipo Polonceau tomó el nombre del ingeniero francés que perfeccionó este sistema de cerchas, Antoine Rémy Polonceau (1778-1847). Consistió en emplear una forma triangular de vigas de hierro fundido de manera que los elementos se dimensionaban en función del tipo de solicitación en la que trabajaban: los que trabajaban a tracción eran finos como los cables, y los que lo hacían a compresión eran gruesos para resistir por su sección amplia. Se necesitaba la ayuda de apoyos intermedios. Esta técnica fue muy utilizada a mediados del siglo XIX para cubrir las naves de vías y andenes de las estaciones de ferrocarril, abandonándose a partir de 1878, aproximadamente, al utilizarse el sistema conocido como De Dion. No obstante, esta modalidad se empleó en otros lugares, como por ejemplo en los muelles cubiertos de la Estación de Madrid-Delicias.

¹⁰² AGA, IDD (04)31, Caja 25/2295.

¹⁰³ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2295, pp. 218v.º-219r.º.

estación de Madrid y 100 toneladas de palastro ondulado y galvanizado para las cubiertas de los referidos edificios”¹⁰⁴. Según la documentación del AGA, se necesitaba introducir ese material procedente del extranjero para la construcción de los edificios de la Estación, pero se encontraba retenido en la Aduana de Alicante. No obstante, en enero de 1879 se aprobó la introducción de dicho material “previo al depósito necesario”¹⁰⁵.

Aunque según Mercedes López “El montaje de la gran armadura metálica que procedente de Bruselas se encontraba en enero de 1879 en España, estuvo a cargo de M. Vaseille, comisionado por la Compañía Fives Lille encargada de su construcción, cuyos talleres habían sido creados en 1861 en unos suburbios de la ciudad de Lille”¹⁰⁶, no hemos encontrado ningún documento que acredite la procedencia de Bruselas como señaló esta autora, aunque debemos advertir que las ciudades Fives y Lille están próximas a Bélgica. Lo que sí tenemos constancia que vino de Bélgica es la armadura del muelle cubierto nº 1, que sigue el modelo de cercha del tipo Polonceau, dado el sello de su dibujo existente en el AHF-Museo del Ferrocarril¹⁰⁷. Navascués señaló que “la armadura [de la nave central] se preparó en Francia, en los talleres de la Compañía Fives-Lille”¹⁰⁸. La compañía Fives-Lille¹⁰⁹ ha sido una de las casas más experimentadas de materiales y construcciones ferroviarias y un referente dentro del mundo del ferrocarril pues construyó puentes, viaductos, caminos de hierro, locomotoras y estaciones de ferrocarril, hasta culminar con la Estación de Orsay, en París, terminada en 1900, años después que la Estación de Madrid-Delicias.

Toda la nave central del edificio de viajeros de la Estación de Madrid-Delicias es una gran armadura metálica, utilizada tanto por motivos técnicos como funcionales, verdadera protagonista de la Estación. El uso de piezas realizadas en serie permitió que se construyese con gran rapidez. Las 17 formas metálicas que conformó su esqueleto, hizo que la disposición de la viga-pilar formara un todo con la estructura de hierro, distanciándose del lenguaje formal de la denominada “arquitectura histórica” donde era visible la separación entre carga y apoyo. El empleo de hierro como material constructivo permitió que desapareciesen los muros de sustentación propios de la construcción, admitiendo el uso de más vanos, de mayor tamaño, y de entrepaños, y proporcionó logros técnicos, un nuevo lenguaje arquitectónico, mayor libertad creativa y una original estética. A su vez, el empleo del hierro era símbolo de prestigio para la

¹⁰⁴ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 219v.º-220r.º.

¹⁰⁵ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 222v.º-223r.º y v.º.

¹⁰⁶ López (1984b), p. 33.

¹⁰⁷ AHF, B – 0076 – 002.

¹⁰⁸ Navascués (2007), p. 208.

¹⁰⁹ La compañía Fives-Lille se constituyó por fusión de la casa Parent & Schaken. La Parent, Schaken & Goldsmidt fue una sociedad de origen belga, formada por dos ingenieros y un financiero, que alquilaron en 1854 del ferrocarril Grand Central los talleres de locomotoras de Oullins, del que saldrían sus primeras máquinas un año después. En 1861, el Grand Central recuperó los talleres y Parent-Schaken instaló nuevos talleres en Fives, cerca de Lille, con otro taller en Gisors, cerca de Lyon. Así, en 1865, la sociedad tomó la nueva denominación de Compagnie de Fives-Lille, que apareció en España en proyectos de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y en la industria azucarera de Málaga y Granada. Debemos advertir que la Parent, Schaken y compañía, formó parte de la compañía ferroviaria CRB, quién construyó años después la Estación de Madrid-Delicias.

compañía ferroviaria, pero siempre dentro de unas coordenadas de economía de ahorro que mantuvo la compañía en toda la construcción. Desde la perspectiva del siglo XXI, el hierro proporcionó un nuevo concepto y un nuevo lenguaje arquitectónico a la nave central, consiguiendo un efecto artístico de gran belleza -sin ser buscado cuando se construyó-, un aspecto de gracilidad y una ligereza al conjunto, pero sin olvidarnos de su función primitiva, la de ser un espacio industrial y por tanto funcional.

Al pasar la nave central de una longitud de 175 m, como constó en el proyecto aprobado, a 170 m, según el proyecto de modificación para conseguir una correcta distribución de las 17 formas metálicas de la armadura, resultó que los dos pabellones laterales quedasen cinco metros adelantados respecto al frontis acristalado. Como solución a este problema “estético”, la compañía propuso realizar un pequeño jardín rodeado de una verja elíptica. Para ello encargó la verja a los talleres de Fives-Lille y, en el sello que figura en el plano de la verja con fecha de 24 de julio de 1879, con epígrafes en francés, puede leerse: “Fives Lille, Paris: «Compagnie de Fives-Lille. (...) Paris»”¹¹⁰. Se trató de una de las modificaciones posteriores a los planos de 1878, pues en ellos no existía ni el jardín ni la verja de hierro. Verja que actualmente está cortada y reutilizada en el interior de la nave central -frente a la actual entrada al Museo del Ferrocarril-, pues desapareció este jardín en el siglo XX.

Respecto a los materiales constructivos empleados en el edificio de viajeros, se usaron materiales habituales en edificaciones industriales tales como el hierro y el ladrillo, caracterizados por ser sólidos y de rápida ejecución. A ellos se sumaron el granito, la pizarra y el vidrio. El uso de hierro y cristal permitió construir un edificio amplio, ligero y luminoso, como se empleó, combinado, en el espacio diáfano de la nave central. Aunque el proyecto de construcción proponía pizarra para el exterior de las cubiertas del edificio de viajeros, sólo se empleó en los pabellones laterales, mientras que la armadura central se cubrió de palastro ondulado galvanizado, más barato, material que permitió que la nave fuese amplia. Ya hemos señalado que el hierro se convirtió en el protagonista del edificio de viajeros al usarse como elemento sustentante, tanto en la estructura de la gran nave central como en los corredores de salidas y llegadas. Buscando una mayor economía, se recurrió al uso de ladrillo como elemento de cierre, se empleó en los paramentos y permitió abrir un gran número de vanos. Ladrillo ordinario y enlucido de yeso en su cara interior y en recercado de huecos e impostas, bajo la gran cubierta férrea, y ladrillo prensado de cara vista colocado a tizón, con llaga pequeña, en todas las fachadas exteriores. Además, y con un sentido ornamental, se empleó ladrillo de dos colores en los muros exteriores, dos tonalidades de rojos, superpuestos en fajas horizontales, orlados con hiladas de ladrillos sobrepintados en negro, como policromados en negro fueron también las figuras geométricas que recorrieron la parte superior de los muros. El uso del ladrillo y la combinación de color y de su disposición, enlazó con construcciones madrileñas contemporáneas a la Estación. El granito se aplicó en los “nobles” y altos zócalos de las paredes interiores y exteriores, mientras que el amplio repertorio de adornos repartidos por el edificio de

¹¹⁰ AHF, B – 0076 – 001. A partir de 1868, la sociedad anónima Fives-Lille se convirtió en la “Compagnie de Fives-Lille. Pour Constructions Mécaniques & Entreprises. Societe Anonyme Capital 6.000.000. Paris.” En 1869, las oficinas de estudios y la sede administrativa se agruparon en París, en el “69, rue de l’Université”.

viajeros realizados en hierro forjado o fundido, sirvió para embellecer todo el conjunto a tenor de un amplio e interesante programa iconográfico. Los adornos y la riqueza ornamental repartidos en todo el exterior del edificio, fue un reclamo propagandístico y una seña de identidad, como por ejemplo lo fueron los dos escudos situados en los extremos del frontón triangular acristalado de la actual entrada, cuyo monograma de MCP, nos indicó quién fue la compañía ferroviaria dueña de la Estación, colocados, al menos, a partir de muy finales de 1880, pues fue en diciembre de dicho año cuando esta compañía adquirió la Estación de Madrid-Delicias.

Ilustración 4. Detalles del edificio de viajeros y materiales empleados en distintas zonas: hierro, ladrillo, cristal, granito, madera, pizarra -sustituida- y palastro.



Fuente: fotografías de la autora.

Dado que no hemos encontrado el presupuesto del proyecto original, no sabemos cuál fue el precio presupuestado para la construcción de la Estación, pero si conocemos un

pequeño dato que nos ofreció el *Diario Ilustrado* de 1 de abril de 1880 -que hay que interpretarlo con cautela dado el carácter de la fuente- sobre el edificio de pasajeros cuyo articulista, tras describir sucintamente el edificio de viajeros, señaló: “Su coste [del edificio de viajeros] total aproximado es de 6.500.000 rs”.

Alrededor del edificio de viajeros se construyeron una serie de instalaciones, de diverso aspecto, que dio lugar a un conjunto de edificios de características estilísticas variadas al haberse construido, o renovado, en épocas diferentes, como iremos viendo.

3.2. Servicio de mercancías

De todas las edificaciones que constó la Estación de Madrid-Delicias, las primeras que se realizaron fueron las de este servicio, es decir, los muelles cubiertos para mercancías acometidos en 1879, pues se inició el servicio regular de mercancías el 31 de marzo de ese año¹¹¹. Aunque las construcciones dedicadas a esta ocupación solían instalarse retiradas del edificio de viajeros, como ocurre en las grandes terminales, aquí estuvieron juntas pero separadas, ya que se construyeron a continuación del edificio de pasajeros. Concretamente en el espacio comprendido tras el patio de salidas, la vía de circunvalación y el ramal de empalme. Para acceder a esta zona se hizo el “camino de mercancías”, de 22,5 m de anchura, que corría paralelo al ferrocarril de circunvalación, e independiente del resto de los servicios, cuyas rampas condujeron a un patio de camionaje con los muelles cubiertos y descubiertos. Entre las construcciones de los primeros años estaban: los muelles cubiertos y los descubiertos para mercancías, los muelles para ganados y carbones, un muelle de revisión y el muelle de pescado. Además, se dispuso de vías de carga y descarga, facturación para mercancías, recepción y entrega de los mismos, terrenos sobrantes para distintos usos, etc.

Respecto a los muelles cubiertos y el descubierta para este servicio, se realizaron, primeramente, dos muelles cubiertos, denominados¹¹², según la documentación, nº 1 y nº 2, dispuestos en hilera a continuación del pabellón de salidas del edificio de viajeros y en paralelo a las vías y, tras ellos, un muelle descubierta que fue de igual tamaño que los muelles anteriores pero sin cubrir. Previo a inaugurarse la Estación de Madrid-Delicias se proyectó, el 7 de febrero de 1880, el tercer muelle cubierto, pasando a ser citado como nº 3, cuyo proyecto se aprobó el día 16 de dicho mes y fue idéntico a los números 1 y 2. Todos los muelles se dispusieron en paralelo a las vías férreas, para facilitar las maniobras de los vagones y de los carros, y se crearon dos filas paralelas de muelles para no alargar demasiado la Estación, originado un patio de muelles de 40 m.

Los muelles cubiertos fueron, y son, sencillos edificios rectangulares de 99 m de largo por 14 m de ancho¹¹³, con cuatro fachadas dos a dos iguales, los laterales con una puerta central entre dos ventanas y remate de arco de medio punto y las fachadas principales con 14 puertas rematadas con arcos rebajados. Sus tejados volados por fuera de los muros laterales, con aleros bastante prolongados, fueron frecuentes en este tipo de

¹¹¹ Esteve (2008), p. 42.

¹¹² En otros documentos se les cita como A y B, y el muelle cubierto nº 3 -algo más tardío- como C.

¹¹³ Los planos más antiguos indican 13 m de ancho. En AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, p. 148 r.º se dice que tienen una anchura de 14 m, igual que en *Obras Públicas*, año 1879, p. 284.

instalaciones industriales ferroviarias pues sirvieron para resguardar las operaciones de carga y descarga, ya que poseyeron una vía para facilitar esa actividad, y pudieron contener vagones cargados además de protegerse de la intemperie. Los paramentos exteriores se realizaron en ladrillo visto, apoyados en zócalo de cantería, y las jambas y dinteles de las puertas y de las ventanas en ladrillo en relieve, como también en relieve son los rebordes de los arcos de las puertas y las molduras que enlazan una puerta, o ventana, con otra, sin embargo, los muros interiores fueron de mampostería ordinaria con enlucido a la italiana. El ascenso a los muelles desde el exterior se hizo por escaleras dobles colocadas en cada uno de sus fachadas menores, a un metro de altura desde el suelo. La distancia existente entre los dos muelles fue de 7 m y se colocó en la separación una vía transversal con un puente báscula de 20 toneladas.

Ilustración 5. Plano y detalles de la armadura Polonceau del muelle cubierto de mercancías (12-10-1878) y estado actual de la estructura metálica



Fuente: AHF, IG-2561/7 y fotografía de la autora.

De gran interés son las armaduras de hierro que soportaban las cubiertas de chapa de hierro galvanizado. Los tres muelles cubiertos dispusieron de armaduras del tipo Polonceau que, como ya hemos señalado, toman su nombre del ingeniero francés Antoine Rémy Polonceau. Este sistema de cubrir, empleado frecuentemente en otras

estaciones de ferrocarril y en edificios industriales, se basó, en los muelles de Madrid-Delicias, en una forma triangular cuya solución estructural consistió en vigas de hierro fundido con tirantes, vigas armadas que descansaron sobre las soleras y sobre las que se apoyó la cubierta de palastro galvanizado. La documentación del AHF-Museo del Ferrocarril y la del AGA, contienen planos del muelle nº 1 con planta, alzado, sección y cubiertas. Los planos¹¹⁴ que están en el AHF-Museo del Ferrocarril, de 12 de octubre de 1878, corresponden al proyecto aprobado. Pero los dibujos en color, sobre cartón, de las armaduras existentes en este mismo archivo, sin fecha y con los epígrafes en francés, pudieran ser, previsiblemente, los dibujos preparatorios para los citados planos aprobados. Nos han parecido relevantes, como señalamos anteriormente, porque nos ofrecen un dato destacado, y es su posible procedencia de Bélgica¹¹⁵ a tenor del contenido del sello: “Eugène Rolin & Cie. Braine-Le-Comte (Belgique)”. Conocemos por la prensa de la época que las demás obras de este muelle las ejecutó el Sr. Yuste “contratista de esta Corte”¹¹⁶.

Ante el retraso de la terminación del edificio de viajeros, motivado, según la documentación, por las inclemencias del tiempo que impidió el traslado del material procedente del extranjero que había de introducirse en España, y con el objetivo de poner en funcionamiento lo antes posible el servicio de viajeros al estar ya concluida la línea férrea directa de Madrid a Ciudad Real, la compañía de explotación solicitó el 9 de abril de 1879, y se aprobó el día 22 de dicho mes, que el muelle cubierto nº 1 se habilitase como edificio de viajeros provisional¹¹⁷ mientras se concluía el definitivo. Por tal razón, este muelle se convirtió en edificio de viajeros temporal desde el 1 de mayo de 1879, en que se inició el servicio regular de viajeros, hasta la inauguración de la Estación en 1880. Los 99 m de largo se dividieron en tres zonas: en la primera, la más cercana a Madrid, se estableció el despacho de billetes en lo que era el departamento de factoría del muelle, y la factoría de equipajes en la dependencia del jefe de estación de mercancías; a continuación un vestíbulo de 28 m de longitud, con acceso desde el patio de mercancías -lado de Madrid- a través de cuatro puertas con escaleras, y en su interior, y en línea con la factoría, un mostrador de equipajes de 28 m, dejando los 4 m restantes para el paso de salida. El vestíbulo se comunicó con la segunda zona, es decir, con la parte central del muelle, con acceso desde el patio por cinco puertas para la descarga del equipaje. En ella estaban las salas de espera, la de 1ª y 2ª clase de 25 m², y la sala de 3ª clase de 35 m² y, frente a las salas de descanso, el acceso directo a un andén de viajeros de 41 m de largo y 4,8 m de ancho, según el plano de 2 de abril de 1879. Tras las salas de descanso, estuvieron las dependencias del servicio administrativo: la inspección facultativa, el subjefe y el telégrafo, el jefe de estación, la inspección administrativa y la aduana. Y la tercera zona, que poseyó los 29 m restantes para servicio de mercancías de gran velocidad. Por tal motivo, las oficinas de los factores y del factor jefe, dado que ya no tuvieron espacio en este muelle nº 1, se trasladaron al muelle cubierto nº 2, lo que nos indica que éste también estaba realizado en esa fecha.

¹¹⁴ AHF, I. G. 2561/7 e I. G. 2561/9.

¹¹⁵ “Planos del muelle cubierto nº 1”, AHF, B – 0076 – 002.

¹¹⁶ *La Época* (1879).

¹¹⁷ “Instalación provisional para el servicio de viajeros”, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

Lógicamente, se trató de una medida transitoria hasta que se acabó el edificio de viajeros.

Como hemos mencionado, el tercer muelle cubierto se realizó porque los dos anteriores fueron insuficientes para cubrir el servicio de mercancías, dado que el tráfico de las actividades comerciales fue mayor de lo que se esperaba. Siendo éste el motivo por el que se aprobó ya que se objetó, al principio, que no era legal su edificación porque se había acabado el periodo de construcción de la Estación, no obstante, se autorizó¹¹⁸ y se aprobó la relación adicional de material por obedecer a una mejora del servicio y de la línea de ferrocarril. El muelle cubierto nº 3 se construyó enfrente del muelle cubierto nº 2, dejando un patio entre ambos, y al lado de la vía del muelle de ganados por lo que se estableció una segunda vía, paralela a la vía del embarque de ganado, enlazadas por medio de placas y dos vías transversales situadas a los extremos. La vía y las placas giratorias fueron para depositar vagones y facilitar las maniobras y las operaciones de carga y descarga. Las dimensiones y el tipo de edificación a realizar fueron idénticos a los dos ya construidos.

Actualmente se conservan los tres muelles cubiertos pero han cambiado de uso. El nº 1 y el nº 3 han sido modificados considerablemente, mientras que el nº 2, de cuyo uso disfruta el Museo del Ferrocarril, es fiel a su estructura original, manteniendo la cubierta original de palastro galvanizado, pero presenta las peores condiciones de conservación de los tres, deterioro ocasionado por el uso y por el paso del tiempo, por lo que sería conveniente una pronta intervención.

Una de las modificaciones¹¹⁹ presentadas el 2 de agosto de 1879 del proyecto aprobado fue la realización de “retretes” en el patio del servicio de mercancías. Debido al numeroso personal del servicio de mercancías, sumado a los futuros expedidores y consignatarios que usarían la zona de mercancías, la compañía ferroviaria decidió construir un retrete en el patio de acceso. Se proyectó según el tipo y dimensiones de las dependencias de 2ª clase de las Estaciones de la línea directa de Madrid a Ciudad Real, de 3 m por 3 m, y compuesto de “4 urinarios y 4 gabinetes”. Al situarlo en la zona de mercancías, los pasajeros lo usaron mientras el muelle cubierto nº 1 actuó de edificio de viajeros provisional.

Dada la gran importancia que tuvieron las expediciones de los carbones de Belmez, que atravesaron la línea directa de Ciudad Real a Madrid, y la relevancia del transporte de ganados de las tierras extremeñas por las que pasaba este ferrocarril, se presentó, el 31 de mayo de 1879, el proyecto¹²⁰ para la realización de dos muelles para ambos servicio, y se aprobó el 16 de julio de dicho año debido a que su construcción facilitaba las operaciones de descarga, depósito y entrega de aquellos transportes independientes de las demás mercancías e iban a ser de gran utilidad para el público y para los industriales

¹¹⁸ Nota de 24 de abril de 1880, AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, p. 297r.º-298v.º.

¹¹⁹ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301, plano con la disposición de los talleres de Movimiento y de Vía y Obras en los que se incluye el retrete en el patio de mercancías, de 3,16 m por 3,16m de tamaño.

¹²⁰ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301, contiene el proyecto de ambos muelles y dos planos, uno de emplazamiento y otro de los detalles del muelle de ganados.

y los ganaderos tanto por la rapidez de las operaciones como por la independencia del resto del servicio de mercancías.

El muelle de carbones se ubicó en paralelo a los dos muelles cubiertos y el descubierto, junto al ferrocarril de circunvalación. Fue un edificio de 133 m de longitud por 22 m de ancho, con un espacio en medio para una vía transversal con placas giratorias, y una báscula para pesar vagones. Se accedió a él por una rampa. Este muelle tuvo previsto enlazar por el ramal que empalmaba con la línea de circunvalación.

Ilustración 6. Restos actuales del embarcadero del muelle de ganados. Paramentos de mampuesto, sillares y ladrillos.



Fuente: fotografías de la autora.

El muelle de ganados, para el desembarque de animales, se situó detrás de los muelles de mercancías, entre éstos y los de carbones. Su longitud fue de 22 m y la anchura de 21 m, y estuvo dividido en tres partes iguales. Para los muros se emplearon los materiales más adecuados para su conservación, consistentes en mampostería, ángulos de ladrillo y coronamiento de “sillería para evitar en lo posible las causas de destrucción”¹²¹. Constó

¹²¹ AGAIDD (04)031, Caja 25/2395, “Proyecto de muelles en la estación de Madrid”, p. 167v.

de tres pisos, cada uno a la altura de los vagones jaula a que estaba destinado, para la carga y descarga de ganado. Y dispuso de un terreno de 260 m por 15 m de ancho, dividido en 13 cuarteles de 20 m cada uno, separados por empalizadas, y desde cada uno se salió a una calle que condujo a la rampa de accesos de los muelles. Estos compartimentos cerrados con vallado sirvieron para encerrar a los animales durante el tiempo que permanecieron en la Estación, separando los animales de cada consignatario y facilitando su despacho y evitando confusiones. Aunque se demolió, aún quedan restos de los paramentos de interesante valor arqueológico.

El 6 de noviembre de 1879, se aprobó el proyecto de instalaciones en el depósito de carbones para la Sociedad Hullera y Metalúrgica de Belmez. La compañía proyectó varias instalaciones en el espacio destinado para el depósito de combustible de carbón mineral de la Estación de Madrid-Delicias, al considerarlo una ampliación y mejoras que no afectaban a la seguridad del tránsito ni al buen orden de la explotación, facilitando las operaciones de recepción y entrega del carbón “que en gran cantidad llega a esta Corte por la línea de que se trata”¹²². Consistió en una sencilla edificación alargada, de 12 m de largo por 6 m de ancho, con varias dependencias interiores y chimenea, y cubierta a dos aguas. Adosada a una cuadra rectangular de 16 m por 4 m, y con una báscula situada en terreno próximo. Por un camino afirmado se llegó al cobertizo para cok, que fue una construcción diáfana, de 20 m por 11 m, sin muros pero compartimentada en cinco espacios y con cubierta a dos aguas.

Según un plano del AHF-Museo del Ferrocarril¹²³ [¿1879?], hemos podido conocer la existencia de un proyecto de un muelle de revisión, pero no hemos encontrado la memoria para obtener su descripción. El plano sólo contenía unas escalinatas de ladrillo, con balaustrada de hierro, para acceder a una larga pasarela que, previsiblemente, dispondría dicho muelle de revisión, pues así lo denomina su epígrafe. Un lado iba en dirección Madrid y el opuesto hacia Ciudad Real, es decir, norte y sur.

El proyecto para establecimiento de la alimentación¹²⁴ de la Estación, indicó la construcción de un depósito metálico de agua del río Lozoya con una cañería que corrió en paralelo al camino de mercancías, y un presupuesto de 113.000 reales. Respecto al emplazamiento aprobado el 22 de enero de 1879 del depósito de agua para “alimentación de las máquinas”, la Dirección General de Ferrocarriles, a través de Bonifacio de Espinal, autorizó¹²⁵ el proyecto de variación de su emplazamiento el 10 de mayo de 1879, llevando a cabo las obras necesarias para establecer el depósito y su cañería en la nueva ubicación al final de los muelles de mercancías, tal y como se confirmó en el plano¹²⁶ de 4 de noviembre de 1886 sobre la construcción de muelles descubiertos para carbones.

¹²² AGA, IDD (04)031, Caja 25/2395, “Depósito de combustible en la estación de Madrid”, pp. 186r.º-187r.º.

¹²³ AHF, B – 0076 – 003.

¹²⁴ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

¹²⁵ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, p. 164r.º-165r.º.

¹²⁶ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301,

3.3. Servicio de tracción

Los edificios del servicio de tracción¹²⁷ se ubicaron en el lado opuesto al de mercancías, al oeste, y fueron las instalaciones para abrigo, mantenimiento y reparación de locomotoras, coches y vagones.

Aunque en el proyecto estuvo previsto realizar un edificio exclusivo para la Administración en el testero del edificio de viajeros, como ya hemos señalado, y construir la cochera de 80 m en el corredor de llegadas, ninguna de ambas medidas se llevó a cabo. Dadas las limitaciones financieras de la compañía se suprimió el edificio de la Administración, por lo cual, el espacio destinado para cochera que se iba a instalar en el pabellón de llegadas, pasó a convertirse en espacio para las oficinas de explotación de la red. Por tanto, se necesitaba un edificio para cochera pero, debido a que la compañía precisó economizar al máximo, decidió que las tres vías centrales de la nave de vías y andenes del edificio de viajeros se utilizasen como vías apartaderos.

Para las locomotoras, los planos presentados por la compañía CRB en 1878 proyectaron un depósito con dos rotondas/cocherones, uno para 13 locomotoras y otro para 11. La *Revista de Obras Públicas* de 1879 señaló que, de esas dos “cocheras”, primero se realizaría la de 13 máquinas, “pudiendo construirse la segunda, próxima a la primera, el día que el servicio lo exija”¹²⁸. No obstante, documentación del AHF-Museo del Ferrocarril de 1884, recoge lo proyectado para la “rotonda de 11 locomotoras”, como veremos más adelante. Según el plano¹²⁹ de 1878, tenía la forma de un polígono regular inscrito exteriormente en un círculo de 32 m de radio, y en los lados del polígono una crujía para cobijar la locomotora. En cada nave se construyó un foso de picar el fuego y una boca de riego para lavar las máquinas cada dos fosos. En el centro de la cochera iba el puente giratorio de 14 m de diámetro, igual a los establecidos en la línea de Ciudad Real a Madrid. El cocherón dispuso de pequeñas dependencias para taller y almacén de reparaciones y mantenimiento, un anexo de oficinas del jefe y subjefe de depósito y un cuerpo para cobijo de los maquinistas.

Se proyectó un depósito de aguas -del canal del Lozoya- situado entre las dos semirrotondas de locomotoras, de 100 m³ de agua del canal del Lozoya, y una grúa hidráulica. También vías destinadas al servicio de tracción, un depósito de aprovisionamiento de hulla, una grúa móvil para levantar máquinas, un parque de ruedas servido por un pequeño carro trasbordador, un taller y almacén de Vía y Obras y de Movimiento -dependencias que procedían del proyecto de modificación-, dependencias del jefe del depósito y un guardagujas.

¹²⁷ Hemos usado el término “tracción” para englobar en él una serie de edificios, de variadas funciones ferroviarias, tales como: Recorrido, Movimiento, Vía y Obras, Tracción, Material fijo, etc., pero no queriendo con ello confundir el espacio ferroviario y sus funciones -según la organización por servicios- con los edificios. Para más detalle sobre este servicio véase Rahola (1913-1923), volumen III, pp. 472-553.

¹²⁸ *Obras Públicas* (1879), p. 285.

¹²⁹ AHF-Museo del Ferrocarril, I. G. 2561/3.

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

Respecto a los edificios de Vía y Obras y de Movimiento, las modificaciones al proyecto original, de 2 de agosto de 1879, señalaron, entre las obras no previstas en el proyecto aprobado, la construcción de un edificio de “pequeños talleres y almacenes para los Servicios de Vía y Obras y Movimiento”¹³⁰. Por lo que se dispuso las siguientes “dependencias indispensables” para el servicio de Movimiento: taller de lampistería; taller de telégrafos; y taller de aparatos de pesar. Y para el servicio de Vía y Obras: pequeño almacén; taller de fragua para reparaciones de útiles, herramientas y Material fijo; taller de carpintería para Recorrido, pequeñas reparaciones y arreglo de herramientas; y casa para un guarda. Para ello se proyectó un edificio muy ligero a continuación del pabellón de llegadas del edificio de viajeros, en el lado oeste a la altura del muelle cubierto nº 1, a una distancia de 40 m del edificio de pasajeros, consistente en una nave única de 48 m de longitud y 8 m de ancho, dividida en 12 crujías destinadas a las citadas dependencias, cada una del tamaño correspondiente a una crujía excepto el taller de carpintería, de cuatro crujías, y el almacén y la fragua de Vía y Obras, de dos crujías cada uno. La armadura fue de madera y de hierro y se apoyó en machones de ladrillo sobre zócalos. En el centro del edificio se situó la fragua y, encima, una linterna con persiana en el caballete para la salida de humos. Los paramentos fueron de ladrillo, con cuatro ventanas y ocho puertas en la fachada principal, y también de ladrillo visto la modulación de jambas y dinteles, y en las fachadas laterales se abrió un ojo de buey a la altura del bajo cubierta, siendo dicha cubierta de pizarra. El plano de la elevación longitudinal contiene rotulado, de izquierda a derecha, las siguientes dependencias: taller de lampistería, taller de telégrafo, reparación de básculas, almacén de Vía y Obras, fragua de Vía y Obras, carpintería de Vía y Obras y casa de guarda.

Con el paso del tiempo, se fueron observando una serie de artefactos, relacionados con el servicio ferroviario, y en ligazón con la arquitectura industrial de la Estación tales como: depósitos de agua, aguadas para abastecimiento de las locomotoras, señales, garitas, puente de señalización, grúa hidráulica, playa de vías, etc. Fueron elementos auxiliares que crearon un paisaje propio de la periferia industrial, cuya imagen recordó, como señaló Mercedes López, el mundo creado por Sironi describiendo los límites de la ciudad moderna, hoy importantes desde la perspectiva de la arqueología industrial.

3.4. Fielato

Una de las construcciones que se realizó desde los comienzos de la Estación de Madrid-Delicias, y que hoy existe, fue el fielato de consumos. Pertencería al grupo de construcciones consideradas como “edificios accesorios relacionados con la empresa ferroviaria”, porque desempeñó una labor recaudatoria de cobro de los arbitrios municipales sobre el tráfico de mercancías. Se trató de la “Oficina para la Intervención de Arbitrios Municipales”, como lo cita la documentación. El propio Ayuntamiento de

¹³⁰ “Edificio de viajeros. Modificaciones del proyecto aprobado” y dos planos, uno de emplazamiento y otro con planta, elevación lateral y longitudinal, y sección transversal, AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

Madrid exigió a la compañía CRB la obligación de construir este tipo de servicio dentro del conjunto ferroviario.

Ilustración 7. Fielato. Detalles del estado actual de la construcción proyectada y aprobada en 1880.



Fuente: fotografías de la autora.

Según los planos¹³¹ antiguos del AGA y del AHF-Museo del Ferrocarril este edificio se ubicó junto a los muelles de mercancías, al lado de la entrada del patio de mercancías, donde se puede ver actualmente. Se eligió este sitio por su finalidad, consistente en el cobro de arbitrios y tasas municipales procedentes del tráfico de mercancías, además de ser un lugar estratégico para la vigilancia y no perjudicar ni al servicio de mercancía ni a la comodidad de los viajeros.

El 7 de abril de 1880, ya inaugurada la Estación, la compañía ferroviaria presentó el proyecto de su construcción, realizado por el ingeniero José Antonio Calleja, pues la institución municipal instó a la empresa que dispusiera de una oficina para recaudar el impuesto de consumos de mercancías. Este proyecto lo autorizó el ingeniero jefe de la División de Ferrocarriles, Bonifacio de Espinal, el 10 de abril de dicho año.

Según la memoria del proyecto y el plano que lo acompañó, se trató de un edificio de planta rectangular de 6 m por 13,10 m, con muros de fábrica de ladrillo y cubierta de pizarra -aunque actualmente es de teja roja-, cubierta que apoyó sobre una armadura de madera, y dispuso de tabiques interiores de distribución de panderete. Según los planos¹³² estuvo formado por un despacho para el público, dos oficinas para los empleados, un cuerpo de guardia y un almacén para los efectos decomisados. Este sencillo y peculiar edificio, dado la escasez de fieltos que han pervivido, ha cambiado de uso y actualmente se ha convertido en una especie de almacén de objetos inservibles.

4. Actuaciones desde su construcción hasta 1926

La documentación consultada nos desveló las distintas actuaciones que afectaron al patrimonio inmueble de la Estación de Madrid-Delicias a lo largo de este amplio periodo. Dentro de este epígrafe, hemos compilado lo más destacado acontecido en sus edificios, agrupados según la organización por servicios del espacio ferroviario y sus funciones.

4.1. Servicio de viajeros: edificio de viajeros

Tras comenzar a funcionar la Estación de Madrid-Delicias, surgió una serie de dificultades en el edificio de viajeros que debían ser solucionados: uno fue la existencia de goteras¹³³ y el otro la necesidad de chimeneas. En octubre de 1880 se habían producido goteras por filtraciones de agua de lluvia en las oficinas. La compañía MZA procedió a hacer un reconocimiento de la cubierta y comprobó la existencia de goteras en las salas de espera, de 1ª y 2ª clase, y en el café-fonda. Observaron que el agua que caía, gota a gota en las dependencias, no procedía de las lluvias sino de la condensación de vapores interiores en las piezas metálicas de la cubierta de la nave central, llegando a la conclusión que la armadura metálica presentaba “inconvenientes prácticos” debido a la acumulación de vapor condensado procedente del propio vapor de las locomotoras. Para solucionarlo, propusieron poner, de las viguetas transversales, canalones de zinc.

¹³¹ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301; y AHF, B – 0076 – 003, que contiene planos de elevación, planta, elevación lateral y corte ABCD.

¹³² AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

¹³³ AHF, C – 0661 – 001, 3.

En diciembre de 1880, se solicitó la instalación de chimeneas¹³⁴ en las oficinas del edificio de viajeros debido al intenso frío, pero tuvo difícil solución ya que, al construirse el edificio, no se preparó la salida de humos debido al impedimento de atravesar la cubierta. Sólo disponían de tubos de barro para la salida de humos las oficinas del jefe y del subjefe de estación, ubicadas en la planta baja, y la sala del inspector, existente en el entresuelo, mientras que en las demás dependencias donde se solicitó no se habían instalado dichos tubos. Dada las dificultades técnicas y el elevado coste que ello acarrearía, se aconsejó “el uso de braseros” para combatir el frío.

En 1881 se denunció el mal estado de los patios de la Estación de Madrid-Delicias, y se pidió que se establecieran aceras¹³⁵. Se realizaron obras de saneamiento de los patios y de los caminos pero, en 1882, se informó que habían sido insuficientes.

Con motivo del viaje del rey de Portugal, Luis I de Portugal y su esposa M^a Pía de Saboya en 1883, el edificio de viajeros se acondicionó para el acontecimiento. Un plano de la planta de una parte del edificio de viajeros¹³⁶, sin fecha pero de hacia 1883 por ser ese el año en que llegaron los monarcas lusos a la Estación de Madrid-Delicias, contuvo la distribución de las personalidades que acudirían al acto, y nos permitió comprobar varias de las dependencias existentes en ese momento en el primer cuerpo del pabellón de salidas. Entre ellas estaban el vestíbulo de salidas, el salón regio, el jardín del frontispicio, la fonda, etc., además de indicar el lugar y la disposición de las tribunas y de las sillas para las personalidades que darían la bienvenida a los reyes.

Entre los años 1883 y 1884, se proyectó realizar obras de mejoras¹³⁷ en la Estación consistentes en una nueva distribución de las salas de descanso de 1^a, 2^a y 3^a clase del pabellón de salidas, y en establecer dos factorías¹³⁸ en el vestíbulo del pabellón de llegadas. Se unificarían, así, las tres salas de espera en una sola y la sala de 3^a clase se convertiría en oficinas de MCP “dando mejor servicio a la estación al estar más cerca”. El 25 de junio de 1884 se aprobó la propuesta de las salas de espera pero, el 30 de marzo de 1886, la compañía presentó un proyecto de modificación de dichas dependencias, modificaciones que fueron autorizadas el 27 de abril de 1886. Así las cosas, la antigua sala de espera de 3^a clase se compartimentó mediante un tabique transversal, con pies derechos de madera, y otro longitudinal, de panderete entramado, suprimiendo las divisiones de madera establecidas anteriormente. Además, se agrandaron las dos salas del pabellón de salidas, que estaban junto a los urinarios, y se comunicaron con una nueva puerta en el muro que separaba ambas habitaciones. También en 1884, se autorizó el establecimiento de dos factorías y dependencias de consumos en el vestíbulo del pabellón de llegadas, por lo que se transformó ese espacio, para ello se empleó tabiques de madera “pero de fácil desmontaje”. Años después, hacia 1892, aproximadamente, se quiso realizar una pequeña obra en dicho vestíbulo de llegadas consistente en habilitar una sala, para lo que se proyectaron nuevos muros interiores.

¹³⁴ AHF, C – 0661 – 001, 6.

¹³⁵ AHF, C – 0942 – 002, 9.

¹³⁶ AHF, C – 0459 – 001, 1.2.

¹³⁷ AHF, C – 0942 – 002, 29.

¹³⁸ AHF, C – 0459 – 001, 1.4.

El año 1894 fue una fecha importante para la Estación de Madrid-Delicias, ya que corresponde al momento en que la compañía MZA entregó la Estación a la compañía MCP. Previo a proceder a esa entrega¹³⁹, era necesario hacer obras de reparación debido al uso y al deterioro de las instalaciones utilizadas por la compañía MZA. Recordemos que, durante esos primeros años, estuvieron disfrutando de las instalaciones de la Estación ambas empresas ferroviarias. MZA necesitó utilizar la Estación de Madrid-Delicias “porque se está construyendo la estación definitiva de Atocha”¹⁴⁰. El 13 de febrero de 1883, se firmó el Convenio¹⁴¹ entre MZA y MCP relativo a la cesión de la Estación por parte de MZA. Tanto una compañía como la otra, presentaron sus valoraciones y sus presupuestos sobre las obras que eran precisas ejecutar. Se pretendió que la Estación quedase en “perfecto estado” pues, según MCP, se hallaba muy deteriorada, especialmente el edificio de viajeros. Surgieron dificultades entre ambas, pues no se pusieron de acuerdo ni en el estado en que quedaban las instalaciones, ni en las obras que se debían realizar, ni en los presupuesto, ni a quién correspondía el gasto. Debido a las desavenencias entre las dos, se retrasó la entrega de la Estación pero, a pesar de las complicaciones, MZA dejó saldada su cuenta con MCP respecto a la cesión, entregando a MCP los edificios, el mobiliario, las vías, etc. bajo Acta Notarial en 1894. Los amplios listados¹⁴² que existen en la documentación de AHF-Museo del Ferrocarril sobre las obras de reparación que se debían realizar, proporcionan interesantes detalles, por ejemplo, nos indicaron los locales que existían en 1894, entre ellos estaban la fonda, los salones regios, los pasillos, las salas de descanso, el vestíbulo, los despacho de fabricación de billetes, de conductores y de guarda-frenos, la lampistería, el servicio de Movimiento, la inspección facultativa, la aduana, el taller de telégrafo, los caloríferos, etc., dependencias que fueron usadas por ambas compañías.

Uno de los problemas que afectó, constantemente, al edificio de viajeros fue el de la humedad, motivado, en parte, por el tema de las bajantes de aguas. A lo largo de su historia se ha procedido a la reforma de limas y bajantes en sucesivas ocasiones. Un ejemplo fue lo ocurrido tras la caída de una fuerte granizada¹⁴³ el 6 de julio de 1904, lo que produjo una gran acumulación de granizo entre la cubierta de la nave central y las cubiertas de los pabellones laterales. Al fundirse el agua que estaba acumulada en las limas ocasionó una avería, se inundó el edificio de viajeros y causó grandes daños al penetrar el agua desde los cielos rasos hasta los muros, los tabiques, etc., lo que afectó considerablemente al mobiliario del interior. El 29 de julio de 1904, se aprobó el presupuesto para la reparación de limas y bajantes de la armadura de la nave de vías y andenes. Éste es sólo un ejemplo de los sucesivos problemas de penetración de agua de lluvia en el interior del edificio de viajeros durante los años en que funcionó la Estación y que, a pesar de los años transcurridos, perdura en la actualidad.

Entre las cuestiones importantes que nos desveló la consulta de las fuentes documentales de archivo está la reforma¹⁴⁴ del vestíbulo del pabellón de salidas y la

¹³⁹ AHF, C – 0459 – 001, 2.

¹⁴⁰ AHF, D – 0113 – 001.

¹⁴¹ AHF, C – 0661 – 001, 3, contiene copia del texto en francés.

¹⁴² AHF, C – 0661 – 001, 6.

¹⁴³ AHF, C – 0459 – 001, 5.

¹⁴⁴ AHF, C – 0459 – 001, 6.

ampliación de las oficinas centrales. Estas obras se realizaron entre los años 1906 y 1907, tras pedir, durante el mes de mayo de 1906, propuestas y presupuestos para ejecutar ambas actuaciones.

Por lo que respecta a la reforma del vestíbulo del pabellón de salidas, una memoria explicativa, fechada el 3 de julio de 1906, nos informó de interesantes cuestiones de la Estación y del edificio de viajeros. De su lectura se desprende que se había instalado, recientemente a 1906, una línea de tranvías que pasaba por el Paseo de las Delicias y que sirvió para mejorar las condiciones del servicio de transporte de los viajeros al conectar la Estación de ferrocarril con el centro de Madrid. Con el fin de solucionar el obstáculo que suponía la distancia existente entre los patios de la Estación y la parada del tranvía, se gestionó la construcción de una vía que enlazaba el Paseo de las Delicias con el edificio de viajeros. Pero resultaba un inconveniente la disposición que tenían los servicios de llegadas y salidas al estar separados y situados en dos alas distintas del edificio de viajeros. Por ello, se propuso concentrar las salidas y las llegadas en un único vestíbulo situado en el pabellón de salidas. Las ventajas que se obtendrían con esa propuesta serían las siguientes: primero, un acercamiento a la parada del tranvía; segundo, tener separadas las instalaciones propias del servicio del público de las instalaciones que se utilizaban para el servicio interno de la compañía, facilitando, con ello, la labor del personal; y tercero, un mejor aprovechamiento del espacio disponible en el edificio de viajeros, convirtiendo en oficinas todo el espacio ocupado por las entonces instalaciones de llegadas. Para acometer esta actuación, era necesaria la realización de una verja de hierro, igual a la que ya existía, que separaría por completo las salidas de las llegadas al centralizarse en él ambos servicios, sin cambiar el aspecto del vestíbulo y conservando el efecto de sus proporciones. El espacio destinado para las salidas de viajeros seguiría siendo suficiente para cubrir las necesidades de ese servicio, y las taquillas del despacho de billetes se trasladarían pero mantendrían la misma disposición que tenían en ese momento. Los quioscos de madera para despacho de billetes de andén y de fielato de consumos se construirían de nuevo, haciéndolos de igual forma que el que servía en 1906 para despacho de equipajes, dando así unidad a todo el conjunto del vestíbulo.

Anterior a este documento de julio de 1906, es un informe sobre la propuesta de ampliación del vestíbulo y de las oficinas que, el ingeniero de Vía y Obras de MCPO, envió el 9 de mayo de 1906 al jefe de la 1ª Sección, en el que indicó que:

“quedarían tres huecos del vestíbulo dedicados a salida de viajeros y dos a los equipajes en la forma actual: de los tres restantes dos servirían para llegada de viajeros y en el otro se dispondrían dos o tres mostradores para los equipajes. Entre las puertas se pondría el despacho de Bs. de andén y el fielato al cual se puede además reservar un pequeño espacio con mostrador para reconocimientos. Las nuevas oficinas se harían en la misma forma que las actuales habilitando el piso de encima para Archivos. El pasillo sería continuación del actual y del de la Dirección. El conserje perdería con esto dos habitaciones que se le reintegrarían en el piso superior”¹⁴⁵.

Un presupuesto de la reforma del vestíbulo, fechado el 17 de mayo de 1906, designó el tipo de obras necesarias a realizar. Además de la construcción de un tabique de separación, propuso el traslado de piezas y los quioscos necesarios para acondicionar el

¹⁴⁵ AHF, C – 0459 – 001, 6.

nuevo vestíbulo de llegadas y salidas. Por ejemplo, el quiosco de despacho de equipajes de salidas se desplazaría de su actual emplazamiento hasta el propuesto, mientras que otros quioscos serían de nueva construcción o modificados en parte. Como así lo señaló la citada memoria explicativa, de 3 de julio de 1906, al decir que

“las taquillas del despacho de billetes se trasladarán en la misma disposición que ocupan actualmente. Los kioscos de madera para despacho de billetes de andén y fielato de consumos se construirán de nuevo para hacerlos en la misma forma que el que sirve hoy para despacho de equipajes con objeto de dar unidad á toda la instalación”¹⁴⁶.

Con fecha de 3 de agosto de 1906, la Jefatura de la Inspección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles, emitió un informe favorable sobre la reforma del vestíbulo, pero creyó que, al tratarse de una estación de Madrid, la petición de reforma se debería “elevar a la Superioridad”, por lo que se envió el proyecto de reforma con tal fin. Aunque la reforma fue aprobada con prescripciones el 30 de agosto de 1906, se retrasó la aprobación oficial de las obras del vestíbulo y de las oficinas centrales. Ante esa dificultad, se propuso habilitar el local inmediato al salón regio, que disponía de tres huecos y estaba destinado en el proyecto general a la dirección de almacenes, y se consideró la reforma como “obra urgente”. El 10 de septiembre de 1906, se aprobó el proyecto de la centralización de los dos servicios en el mismo vestíbulo y de las obras, pero “con la prescripción de que si llegase el caso en que á juicio de este centro directivo fuera conveniente separar de nuevo los servicios de llegada y salida, la expresada Compañía procederá a instalarlos en esta forma presentando para ello el oportuno proyecto”. El orden de ejecución propuesto fue el siguiente: primero, la colocación de una pieza de madera en el entrepaño donde estaba el estanco. Segundo, el traslado a un nuevo emplazamiento de la actual verja y del pabellón de equipajes. Tercero, el asfaltado de la parte que habría de ocupar la salida de viajeros. Cuarto, la instalación de las nuevas taquillas. Quinto, el traslado de los servicios de salidas a su nuevo emplazamiento. Y sexto, la terminación del asfaltado y demás instalaciones.

Las obras de carpintería contratadas a Fulgencio Puch en octubre de 1906, arrojan nuevos datos sobre la reforma del vestíbulo. Éstas consistieron en: la construcción de tres huecos de puertas al andén, con herrajes y cristales, en lo que fue la sala de equipajes, y el arreglo de cinco puertas. El precio fue de 475 pesetas por cada hueco de puerta nuevo con sus herrajes y cristales y de 55 pesetas por arreglo de cada hueco quitando los cristales y colocándolos nuevamente. En la realización de una anaquelera, de 3,20 m de altura por 2,70 m de longitud con cuatro escalerillas de 0,70 m y 0,45 m de salida y siete entrepaños, para el servicio de almacén de impresos, cuyo precio ascendió a 125 pesetas. Y en construir parte del estanco, que daba al andén, y trasladarlo a su nueva ubicación, cuyo precio era de 345 pesetas, siendo de su cuenta la colocación de los cristales y los herrajes.

Dentro de la reforma del vestíbulo fue necesaria la realización de una verja para separar las llegadas de las salidas de viajeros. Esta nueva verja la realizó la Casa Moneo Hijo y Cía., Construcciones mecánicas, de Salamanca. Se hizo siguiendo el modelo de la verja ya existente en el vestíbulo, con igual dibujo y altura, teniendo una longitud de 16,42 m

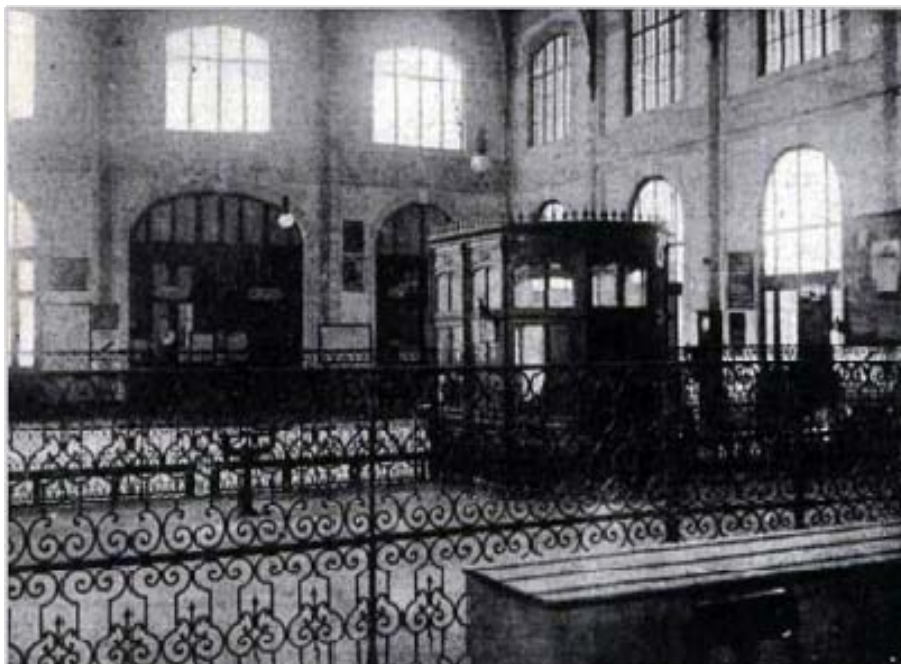
¹⁴⁶ Memoria explicativa, AHF, C – 0459 – 001, 6, folios 3 y 4.

lineales y un precio de 85 pesetas los 100 kilos, cargados sobre vagones en la estación de Salamanca para ser llevado hasta Madrid, a lo que habría que sumar un coste adicional si precisase personal de instalación para su colocación en la Estación de Madrid-Delicias. En noviembre de 1906, se informó a Moneo que se había acordado realizar una ampliación de la verja consistente en la realización de dos tramos más del mismo dibujo, sin importar que variasen las dimensiones de los dibujos con tal que la longitud total de la verja permaneciese y se compusiese de dos tramos. Dado que urgía la colocación de la verja, solicitaron a Moneo que terminara la construcción de los citados tramos “urgentemente”, de lo que se deduce la necesidad de que el vestíbulo estuviera operativo lo antes posible para el correcto funcionamiento del servicio de pasajeros. El 26 de diciembre de 1906, fue entregada la verja en la Estación, haciéndose cargo de ella el ingeniero jefe de Vía y Obras, y se colocó el día 2 de enero de 1907.

La suma total de los gastos de la reforma del vestíbulo, desde octubre de 1906 a julio de 1907, ascendió a 12.531,35 pesetas.

Alguna de las reformas del vestíbulo posteriores a ésta de 1906, ocasionó la desaparición del mobiliario y de los objetos que contuvo el vestíbulo. No hemos tenido constancia de qué pasó con ello pero, en 2011, hemos encontrado un fragmento antiguo de la verja del vestíbulo que puede corresponder tanto a la primitiva del año 1880 como a la ampliación de Moneo de 1906. Se encontró localizada en las oficinas del Museo Nacional de la Ciencia y de la Tecnología, ubicadas en el antiguo edificio del servicio sanitario de la Estación de Madrid-Delicias. Su uso actual es el de servir de cerramiento exterior a sus dependencias, y está repintada en color verde.

Ilustración 8. Interior del vestíbulo tras la reforma de los años 1906-1907



Fuente: Revista *¡Adelante!* (15-3-1911).

Una fotografía de la publicación *¡Adelante!*, de 15 de marzo de 1911, que ilustró el artículo sobre la “Estación de las Delicias” y que citó al vestíbulo como “Despachos de billetes y sala de equipajes”, ha servido para hacernos una idea de cómo quedó el vestíbulo de salidas/llegadas tras la reforma de 1906-1907 que acabamos de citar. Se observaron las dos verjas para separar ambos servicios, el quiosco original de madera para despacho de equipajes, los bancos para equipajes, y la altura del vestíbulo en el que aún no se había dividido en varias plantas, como sí ocurrió en reformas posteriores que transformaron por completo su estructura arquitectónica.

La reforma de las oficinas centrales¹⁴⁷ del año 1906 consistió en la ampliación del espacio a ellas destinadas. Al quedar libre el lugar que antes ocupó el pequeño vestíbulo en el pabellón de llegadas, se instalaron ahí las nuevas oficinas, para lo que fue preciso reestructurar el resto de los locales. Previo a esta ampliación de las oficinas centrales del pabellón de llegadas, dispuso de las siguientes dependencias: explotación, entrada a las oficinas, archivo de contabilidad, fabricación de billetes, conserje, equipajes de llegada, llegada de viajeros, oficina de almacenes, recibimiento, portería, caja, despacho del director técnico, oficina de Vía y Obras, despacho del ingeniero jefe de Vía y Obras, jefe de almacenes, entrada y jefe del tráfico. Del listado de gastos existente en la documentación del AHF-Museo del Ferrocarril, pudimos deducir las obras que se realizaron en esta reforma, tales como: asfaltar el pavimento de las nuevas oficinas de Movimiento y Tracción; realizar tabiques de madera con puertas; instalar herrajes y cristales para la oficina del Movimiento; poner armarios en la oficina del Movimiento; traslación del teléfono del despacho del jefe de Movimiento y del teléfono interior a las nuevas oficinas; realizar tres escaleras de caracol de hierro; instalar tres puertas con sus cristales y herrajes; pintar los nuevos despachos de jefes de Tracción y de almacenes; poner cerraduras en la oficina de Tracción, en almacenes y en litografía; entarimar los archivos de dirección y almacenes; disponer una nueva cancela con cristales en la oficina de Tracción; instalar calefacción y tuberías de hierro forjado para vapor; realizar una nueva instalación telefónica; instalación de timbres; o poner cortinas de agremán. Por los presupuestos de 1906, conocimos otros datos de las obras de reforma que consistieron en: derribo de tabiques; desmontaje de cielos rasos y montaje de otros cielos rasos con tirantillas; conversión de huecos de puertas en ventanas; construcción de puertas con cristales, herrajes y pintura; realización de ventanas; columnas de hierro con sus respectivas basas de sillería; viguetas de hierro; pintado y entarimado; realización de tableros y mostradores de pino; escaleras espirales; y para acondicionar las nuevas oficinas centrales se precisó la instalación y ampliación de la calefacción.

Una relación de jornales invertidos en la ampliación de las mencionadas oficinas, que abarca de mayo a diciembre de 1907 y de febrero a marzo de 1908, nos indicó, al menos, el periodo de ejecución de las obras. Tanto el volumen de obras como el presupuesto de las oficinas centrales, fueron mayores que la reforma del vestíbulo, y ascendió a 24.965,42 pesetas. Se conocen obras efectuadas por Fulgencio Puch, referente a la carpintería, Gonzalo Hernández, de asfaltado, o las de la Compañía Madrileña de Telégrafos, que instaló y trasladó teléfonos, pues figuran cuentas y

¹⁴⁷ AHF, C – 0459 – 001, 6.

facturas a su favor, como también se incluyen jornales de carpinteros, de albañiles o del pintor, tanto de empleados de plantilla como de personal suplementario.

En julio de 1908 se autorizó la construcción de un urinario¹⁴⁸, y la sustitución de tajea para su uso. Este urinario se ubicó en el patio de salidas del edificio de viajeros adosado al muro de cerramiento.

Dado el deterioro que presentó la pintura de las piezas de hierro de la armadura de la nave central a comienzos del siglo XX, se realizaron varios presupuestos entre 1908 y 1919 para pintarlo. Por ello, varias casas comerciales dedicadas a este fin, presentaron sus propuestas y presupuestos, con abundantes datos. No obstante, de la lectura del expediente¹⁴⁹ de esta documentación, no se pudo precisar si se llegó o no a realizar, y tampoco consta su autorización. Incluso se llegó a decir en el año 1914, que el retraso de las obras de pintura fue “debido á la baja tan considerable de tráfico que sufren las Compañías de ferrocarriles”. Si no ésta, otras intervenciones si se ha aplicado a lo largo de su historia, pues la superposición de capas pictóricas que presenta actualmente la estructura metálica así lo testimonia.

Con motivo del excesivo calor en los reducidos locales de las oficinas de la Estación de Madrid-Delicias, sin la debida renovación del aire, y debido al aumento de trabajo a consecuencia de un mayor tráfico, se pidió al Consejo de Administración el 20 de julio de 1917 que se pusieran ventiladores en las oficinas centrales. El plano¹⁵⁰ que se incluyó para tal petición [1917-1918] presentó la planta del edificio de viajeros, y en él hemos podido comprobar que en el vestíbulo ya se habían centralizado ambos servicios de salidas/llegadas, como también se empleó un solo patio para ambos usos.

4.2. Servicio de mercancías

Durante los primeros años de funcionamiento de la Estación de Madrid-Delicias se proyectaron distintas construcciones y varias mejoras en la zona de las mercancías¹⁵¹. Entre ellas recordemos las siguientes.

En el año 1881, se propuso la construcción de una casilla junto al muelle descubierto, en uno de los terrenos arrendados.

Entre los años 1881-1882, se realizaron obras de mejoras en el acceso a los muelles y en los patios de viajeros, pues el servicio de Vía y Obras presentó los gastos por el machaqueo de piedra para los firmes¹⁵² de carreteras de la Estación, incluido la zona de mercancías. La piedra machacada se iba a emplear en las rampas y zona de muelles, en la carretera a los depósitos de carbón mineral, en el resguardo, y junto al edificio de viajeros.

¹⁴⁸ AHF, C – 0459 – 001, 9.

¹⁴⁹ AHF, C – 0459 – 001, 10.

¹⁵⁰ AHF, C – 0435 – 006, 2.

¹⁵¹ AHF, C – 0459 – 001, 1.1, 1.6, 1.7, 1.8, 1.12, etc.

¹⁵² AHF, C – 0661 – 001, 1.

Para atender las necesidades del tráfico de mercancías se autorizó, el 27 de enero de 1887, la construcción de otro muelle descubierta para carbones, situado en el espacio que dejaron libre las vías del tercer muelle cubierto, a continuación, pero separado, por una prolongación de tercera vía transversal. Allí se estableció una báscula y dos plataformas y se explanó un terreno para zona de descarga. El plano de 4 de noviembre de 1886 del proyecto¹⁵³ de construcción de dos muelles, una báscula y dos plataformas, firmado por el ingeniero José Antonio Calleja, señaló, en color rojo, la construcción de ese muelle descubierta para carbones a continuación del muelle cubierto nº 3, cerca del depósito de agua y del depósito de carbón del señor Sicilia. La compañía MCP se dirigió a MZA proponiendo la ejecución de dichas obras, pues eran necesarias para atender las necesidades de su tráfico correctamente. Además, se observan en el plano detalles como el afirmado de piedra machacada, que los muelles cubiertos nº 1 y nº 3 eran utilizados por la empresa MCP, y se confirma la existencia de edificios tales como el fielato, el retrete cercano a dicho inmueble de consumo que figuró en el plano¹⁵⁴ de 2 de agosto de 1879, una “antigua cantina” adosada al muelle de ganados, el depósito de agua, etc.

Un plano¹⁵⁵ fechado en enero de 1887, presentó una planta para entarimado de traviesas en los muelles cubiertos A y B, o lo que es lo mismo, en los nº 1 y 2.

Según un conjunto de planos del AHF-Museo del Ferrocarril¹⁵⁶, supimos de la existencia de un muelle destinado a la descarga de pescado. Aunque no todos esos planos estaban fechados, algunos eran del año 1888, lo que nos sirvió como posible referencia cronológica. Creemos que se debió construir dicho muelle, pues la documentación consultada nos aportó información sobre el abastecimiento de pescado a la ciudad a través del servicio de mercancías sito en Madrid-Delicias, pero no poseemos la descripción de cómo fue el edificio destinado a muelle de pescado. Estuvo emplazado frente al servicio de mercancías, es decir, a continuación del pabellón de llegadas dirección Ciudad Real.

En 1888 y en 1889, se propuso la construcción de otra casilla y de cobertizos en los terrenos arrendados a varias personas en los depósitos de carbones.

En el año 1918, la compañía MCPO autorizó el arrendamiento de una extensión de 173,80 m² en el muelle cubierto nº 3 para depósito de aves¹⁵⁷.

4.3. Servicio de tracción

Entre las obras de mejoras en la Estación de Madrid-Delicias de los años 1883-1884 figura, según la documentación del AHF, la “construcción de una cochera de máquinas o rotonda para 11 locomotoras”¹⁵⁸. Se trataba de una rotonda de planta poligonal

¹⁵³ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

¹⁵⁴ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301, sobre la disposición de los talleres de Vía y Obras y un retrete para viajeros, aprobado el 20 de enero de 1880.

¹⁵⁵ AHF, C – 0459 – 001, 1.5.

¹⁵⁶ AHF, C – 0459 – 001, 1.6.

¹⁵⁷ AHF, C – 0435 – 006, 3.

¹⁵⁸ AHF, C – 0942 – 002, 29.

concéntrica con puente giratorio, armadura de hierro apoyada sobre pilares, foso de picar el fuego y varias construcciones, adosadas a la parte posterior de la rotonda, para taller de pequeñas reparaciones, almacén y viviendas-dormitorios para los maquinistas. Pero la documentación no nos desveló si se llegó o no a construir esta segunda rotonda, ya que en el plano¹⁵⁹ topográfico y geométrico de 1886 de la zona del Ensanche de Madrid, del Archivo Histórico Militar, sólo se observa una rotonda semicircular en la Estación de Madrid-Delicias. En el proyecto de la Estación, recogido en el extracto de *Obras Públicas* de 1879 al que nos venimos refiriendo, se dice que se haría esta segunda rotonda cuando las necesidades lo requiriesen. Además, en el proyecto de 1927 que veremos más adelante, se indica que se demuele la rotonda de maquinas para construir una nueva y más grande, dando a entender que sólo existía una y no dos semirrotondas.

Desde 1889 surgieron problemas sobre el abastecimiento de agua para la Estación de Madrid-Delicias. En 1893, se denunció el mal estado de la cañería de conducción de agua¹⁶⁰, muchas tuberías se encontraban reventadas, causando pérdidas de agua e impidiendo su llegada al depósito para el servicio de trenes, por lo que se solicitó su reparación. En esa fecha se necesitaba un depósito¹⁶¹ de agua, y en 1902 se solicitó instalar una cuba metálica de agua. El problema del agua continuó a lo largo de las primeras décadas del siglo XX debido, en parte, al mal funcionamiento de las cañerías de agua y de las cañerías de distribución que abastecieron a la Estación, conducciones que bajaron por el Paseo de las Delicias desde la Puerta de Atocha.

Junto a la semirrotonda de locomotoras se instaló, en el año 1902, una vía muerta¹⁶² para el servicio de tracción, pues así fue autorizado.

En el año 1907, la Estación de Madrid-Delicias ya contó con edificios para taller de Recorrido, para servicio de Movimiento o para el Material fijo, tal y como se comprobó su ubicación en un plano¹⁶³ de 23 de marzo de 1907 del AHF-Museo del Ferrocarril, pero sin descripción de su arquitectura.

Sabemos que, anterior al año 1921, se necesitó la realización de una serie de obras de construcción para dar asistencia a los empleados de la Estación e Madrid-Delicias, concretamente a los maquinistas, pues los proyectos¹⁶⁴ que se presentaron en dicho año sobre los dormitorios y los retretes para este gremio así lo testimonian. El presupuesto de los dormitorios ascendió a 7.725,03 pesetas. No obstante, debemos recordad que, ya en el año 1883, el ingeniero Calleja informó que se estaban realizando planos para construir los dormitorios para los maquinistas, debido a que en esa fecha solo disponían

¹⁵⁹ Plano de Madrid. Autor: Benito Martínez y José Méndez, escala 1/10.000, véase Cartografía básica de la ciudad de Madrid (1979).

¹⁶⁰ AHF, C – 0661 – 001, 5.

¹⁶¹ AHF, C – 0459 – 001, 3.

¹⁶² AHF, C – 0459 – 001, 4.

¹⁶³ AHF, C – 0459 – 001, 8.

¹⁶⁴ AHF, C – 0435 – 006, 4.

de “una barraca de madera” para poder establecer “un pequeño taller de reparaciones”¹⁶⁵.

4.4. Delicias-Empalme

Como señaló González Yanci¹⁶⁶, Delicias-Empalme no fue una estación de servicio pública general, sino un apartadero, es decir, una vía férrea corta derivada de la principal, que se utilizó para el cálculo de distancias en los transportes que transitaban por ese punto. Pero tuvo una serie de derivaciones que dependieron de ella y, por tanto, recibió mercancías que se controlaban como si se tratase de una estación. Su emplazamiento, en la vía de contorno o circunvalación, fue perfecto para las industrias.

El enclave ferroviario conocido como “Delicias-Empalme” se remonta a los años de construcción de la línea férrea y de la Estación de Madrid-Delicias, cuando fue un simple cambio¹⁶⁷ en plena vía general de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (NORTE) por el que pudieron entrar trenes de trabajo para la construcción de la línea y de la futura Estación. En un informe de la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos, de 21 de mayo de 1878, se citó el depósito llamado “El Jardinillo” como un lugar situado en el kilómetro 5,868 del ferrocarril de circunvalación. La compañía concesionaria CRB instruyó expediente para solicitar el establecimiento de una vía apartadero destinada a la conducción del material “al depósito llamado del Jardinillo, en el kilómetro 5,868 del ferrocarril del contorno”¹⁶⁸, y se autorizó su construcción. Como esa vía apartadero se situó en el camino de circunvalación que perteneció a NORTE, CRB y dicha compañía se pusieron de acuerdo para sufragar los gastos.

Un expediente del AHF-Museo del Ferrocarril¹⁶⁹, de 14 de enero de 1922, contiene el plano del “Proyecto de vía apartadero en el empalme de las Delicias, teniendo en cuenta el establecimiento de la doble vía”¹⁷⁰ que realizó la División de Vía y Obras de NORTE. Este plano, además de contener la superficie a expropiar y los terrenos con sus respectivos dueños -incluido lo perteneciente a MCP-, figura la “Vía empalme-Delicias” y, enfrente de la fábrica de cervezas “El Águila”, está dibujada la planta del apeadero en cuestión. Otro plano general, referente al proyecto de estación para limpieza, depósitos de coches y estación de clasificación de la compañía MZA, también fechado en 1922, presenta el “Ramal á la estación de las Delicias” y nos muestra un gran número de

¹⁶⁵ AHF, C – 0942 – 002, 24.

¹⁶⁶ González (1977), p. 336.

¹⁶⁷ Esteve (2008), p. 39.

¹⁶⁸ “Enlace de la línea con el ramal de contorno en Madrid”, pp. 12v.º-36v.º, para la cita p. 22r.º, AGA, IDD (04)031, Caja 25/2395.

¹⁶⁹ AHF, W – 0018 – 004/4.

¹⁷⁰ La doble vía tuvo por finalidad mejorar las condiciones para realizar la entrega de material con destino a MCP, y del que se recibió de dicha compañía a NORTE. De ahí la necesidad de instalar una vía apartadero para aportar el material sin entorpecer la circulación por la vía general, ya que, a fecha de 1922, el tráfico en la línea de contorno era intenso, siendo urgente su ejecución. El apartadero enlazó directamente con la vía de empalme de Delicias y sirvió para depositar vagones de MCP, además de usarse para cruce de trenes, estableciendo comunicación telegráfica o telefónica; véase: AHF, W – 0018 – 004/4.

edificaciones de todo el conjunto ferroviario de Madrid-Delicias, incluida la construcción rectangular con el epígrafe de “Estación de Empalme”, ubicada donde estuvo hasta su derribo.

Así las cosas, próxima a la vía de circunvalación se construyó¹⁷¹ un sencillo edificio de una sola planta y rectangular -modificada en fecha posterior-, con muros de mampostería y tejado a dos aguas. El frente que dio al andén dispuso, asimétricamente, de una ventana y dos puertas y, entre ambas puertas, se instaló el reloj debajo del rótulo de “Delicias Empalme”, siendo conocido como apeadero de Delicias-Empalme. La fachada contigua tuvo una estrecha puerta central situada entre dos grandes ventanas, y todos los vanos del edificio estuvieron recercados como la moldura de la imposta. Posteriormente, se amplió el edificio al añadir un cuerpo adosado a la pared trasera al que se abrieron pequeñas ventanas, y también se pintaron los paramentos exteriores. Del apeadero salió el primer “Tren de la fresa” en 1984, tren histórico que hacía, y hace, el antiguo recorrido de Madrid a Aranjuez.

En hilera a ese edificio, pero independiente, se realizó una pequeña construcción alargada y de fábrica de ladrillo para servicio de WC. Tanto el evacuatorio como el apeadero estuvieron junto al muro divisorio de la Estación pero, actualmente, no existen ya que ambos fueron demolidos tras la transformación urbanística que afectó a la zona.

¹⁷¹ A día de hoy no hemos encontrada documentación sobre la fecha de su construcción, pero los planos citados de 1922, al menos, sirven para encuadrarlo. A comienzo de los años 40 del siglo XX ya estaba realizada su construcción.

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

Cuando la empresa OESTE absorbió una serie de compañías ferroviarias, incluida la compañía MCPO, que se integró a OESTE en 1928, y que explotaba la Estación de Madrid-Delicias hasta esa fecha, vio la necesidad de llevar a cabo obras de ampliación y de mejoras de las líneas que se habían fusionado. Aunque, previamente, existió un “Plan de las obras que será conveniente ejecutar en un periodo de cinco años en la red de MCP”¹⁷² realizado en el año 1925. En él se propusieron obras aconsejables para la red de MCP pero, en el apartado dedicado a las estaciones, presentó un listado en el que no estaba incluida la estación de Madrid-Delicias, aunque sí figuró un total de dinero para la “cochera del depósito de Madrid” [Estación de Madrid-Delicias], calificado como de “obra urgente”.

Dentro del “Plan de obras y adquisiciones” redactado por el Consejo Superior de Ferrocarriles, se propuso la realización de una obra de carácter higiénico-sanitario. El proyecto¹⁷³ de saneamiento de la Estación consistió en la construcción de un colector general en Madrid-Delicias, de la red de alcantarillado. La alcantarilla pasaba por el antiguo pabellón de llegadas y por el taller del Recorrido, para empalmar en la alcantarilla de la calle Tomás Bretón. Este proyecto se aprobó el 12 de enero de 1927, con un presupuesto de 11.529,44 pesetas y su coste se cargó a la Caja Ferroviaria del Estado¹⁷⁴ con carácter de “obras urgentes”.

Podemos considerar que, a consecuencia de la necesidad de realizar obras de ampliación y de mejoras para el servicio de la Estación, surgió el proyecto de modificación de 20 de julio de 1927 -que veremos a continuación-, que tuvo gran repercusión en la transformación de la Estación de Madrid-Delicias. Pero este proyecto de novedosas reformas y transformaciones se quedó estancado, de ahí que en 1928 la compañía OESTE pidiera que su tramitación siguiese curso, hasta que por fin se aprobó en 1929.

5.1. Servicio de viajeros, servicio de mercancías y servicio de tracción

El ambicioso “Proyecto de modificación de dependencias de la estación de Madrid-Delicias”¹⁷⁵, realizado en Madrid en 1926¹⁷⁶ [1927], por la compañía de explotación de MCPO afectó, en gran medida, a la transformación de los servicios de la Estación, aunque, no todo lo proyectado en él se llegó a realizar. Su contenido nos ofreció las siguientes propuestas.

¹⁷² AGA, IDD (04)39, Caja 25/13196.

¹⁷³ AHF, C – 0435 – 006, 5.

¹⁷⁴ AHF, C – 0450 – 002.

¹⁷⁵ AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453. Es el mismo expediente que: AGA, IDD (04)102, Caja 24/10004, están repetidos. Véase la documentación que existe sobre este “Proyecto de Modificación de Dependencias” de 1927, en AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386, que es el informe del ingeniero de la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles y Tranvías, que mandó al Director General de Ferrocarriles y Tranvías para proponer su aprobación, el 27 de octubre de 1927. Incluye un resumen de las modificaciones de la Estación de Madrid-Delicias.

¹⁷⁶ Aunque la portada del proyecto pone 1926, el texto está fechado el 20 de Julio de 1927.

Edificio de viajeros: lo más destacado del edificio de viajeros fue la propuesta de construir un nuevo edificio en su testero que se utilizaría como vestíbulo del servicio de viajeros y, así, el antiguo vestíbulo del pabellón de salidas/llegadas, al quedar vacío, convertirlo en oficinas. También se pretendía reformar las plantas baja y principal de los pabellones de salidas y de llegadas, debiendo para ello derribar paredes, hacer otras nuevas y mantener parte de las existentes.

Dado que los locales de las oficinas y de los servicios de las distintas divisiones de la Estación eran insuficientes en esos momentos, pequeños, incómodos y faltos de higiene, se pensó que era preciso mejorar las oficinas. Para ello se propuso trasladar el servicio de viajeros “al frente de la estación”, resultando más cómodo para el público y, de esta forma, al quedar libre el “espacioso vestíbulo” que en 1927 ocupaba el servicio de viajeros, instalar en él los servicios de Contabilidad e Intervención. Tanto el cambio de ubicación del servicio de viajeros a un nuevo edificio como el espacio disponible del primitivo vestíbulo para convertirlo en oficinas, justificó la necesidad y conveniencia de la reforma del edificio de viajeros. Según el proyecto, la construcción de ese nuevo cuerpo que se proyectó adosado al frente consistiría en hacer una edificación que armonizase con el resto del conjunto, cuya cubierta, sin peralte, sería por la azotea, para no quitar luz al interior de los andenes ni afean el conjunto. El interior de este nuevo vestíbulo sería diáfano, sin apoyos intermedios, distribuidos por tabiquillos bajos de madera, procurando un aspecto agradable al vestíbulo pero sin emplear elementos decorativos costosos.

El aprovechamiento del antiguo vestíbulo de salidas/llegadas donde se prestaba el servicio de viajeros, se proyectó “en dos plantas y los archivos, no siendo para ello necesario levantar la cubierta actual. La altura de estas plantas resulta muy aceptable. El vano, hasta la cubierta, se aprovecha como archivo de Contabilidad e Intervención”¹⁷⁷. En la planta baja se instalaría el salón regio con entrada independiente y cuarto de aseo en el local que entonces era consigna, las oficinas de contabilidad, la caja, el almacén de Movimiento, la sala de cobradores y pagadores, las oficina de caja, la sala de visitas, la sala para el público, el aseo, los urinarios y el W.C., los pasillos y las escaleras. La consigna se instalaría en el nuevo edificio proyectado para vestíbulo del servicio de viajeros. En la planta segunda, o planta superior o principal, “se instalará la oficina de Intervención con todos los servicios correspondientes. La distribución de esta oficina se hará con tabiques bajos de madera, lo que permite un reparto igual de luz en todo el local”¹⁷⁸. Dado que el resto de las obras de reforma de las oficinas fueron consideradas de menor importancia, se intentaría la menor modificación posible, y se establecería un “pasillo central general en forma que permita la comunicación directa de todos los Jefes de servicio con la Dirección sin necesidad de tener que salir de los andenes, como hoy sucede”¹⁷⁹. Este proyecto tendría por resultado un edificio con locales amplios, higiénicos y cómodos, y una vez construido el nuevo cuerpo adosado al frente, pasarían a él los servicios de viajeros y, así, en el vestíbulo original se ejecutaría la reforma de oficinas proyectada. La planta principal de ese “vestíbulo reformado” tendría una

¹⁷⁷ Así descrito en la memoria de este proyecto de 1927, p. 2, AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453.

¹⁷⁸ Memoria del proyecto, p. 3, AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453.

¹⁷⁹ AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453, Memoria, p. 3.

distribución adecuada¹⁸⁰ de los locales destinados a oficinas. La pequeña reforma de las actuales oficinas, era una modificación que afectaba solo a la distribución, variando algunos tabiques para mejor amoldar la capacidad de algunas dependencias. A este “vestíbulo reformado” pasarían los servicios de Contabilidad e Intervención y, los locales que éstos dejasen, se harían las obras para las oficinas de Tracción y de Movimiento. El resto de las obras, al ser consideradas de menor importancia, se realizarían fuera del horario de oficina.

Cerramiento: el proyecto también incluyó el cerramiento de la Estación al Paseo de las Delicias “del que hoy carece en diferencia de las demás de la capital” y el “cierre de los trozos necesarios con las propiedades colindantes [...] saneamiento y distribución de alumbrado y reforma de los andenes”¹⁸¹.

Depósito y nueva rotonda de máquinas: se proyectó realizar una rotonda nueva para 24 locomotoras, situada junto al nuevo puente giratorio, de 24 m, que la compañía colocó cuando el tamaño de las nuevas máquinas exigió cambiar el que hasta entonces se usaba por haberse quedado pequeño. Sería de 26 m, sobre pies derechos metálicos, cerchas y correas metálicas, muros de ladrillo ordinario y cubierta de teja plana. Los fosos desaguarían en una tajea general. A causa de ir emplazado sobre un terraplén de más de 7 m de cota, se harían las cimentaciones sobre pilares y arcos de descarga.

Edificio de la cooperativa: la construcción de este edificio se haría en una zona apropiada para su finalidad, situado cerca y en paralelo al fieltro, pues presentaba facilidad para la entrada y salida de las mercancías y un acceso cómodo para los asociados. En paralelo al edificio proyectado para cooperativa había una vía. En el informe del “Proyecto de modificación de dependencias de la estación de Madrid-Delicias” Madrid 1926, de 27 de octubre de 1927¹⁸², el edificio de la cooperativa fue considerado como una obra de carácter social, y no como una obra de mejora del ferrocarril, por lo que señalan que la compañía debía sufragar su coste y no la Caja Ferroviaria, de ahí que luego se desestimase -no obstante, se construyó más adelante-.

Talleres: los talleres existentes en 1927 eran deficientes. Los de Material fijo, los de Recorrido, los de Movimiento y los locales afectos a estos servicios, resultaban pequeños, de ahí la necesidad de ampliarlos y mejorarlos. Para ello se proyectó realizar sencillas construcciones de naves para cubrir esa necesidad. Las fachadas serían de machones y de entrepaños de fábrica de ladrillo, los huecos de ventanas metálicos, con iluminación lateral de ventanas y lucernarios en las armaduras de hierro, y los apoyos intermedios también serían metálicos. Se ampliaría el taller de Material fijo¹⁸³ con otra nave adosada a las dos existentes hacia el lado de la vía, y las tres prolongadas compondrían el taller del Movimiento y Recorrido. El taller de Recorrido quedaría dividido en dos grupos de naves por un carretón, siendo este edificio, que dispondría de luz cenital, análogo a la cochera de carruajes. Los retretes para el servicio del Material fijo y Recorrido serían iguales a los retretes de los de maquinistas.

¹⁸⁰ Informe, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

¹⁸¹ Así descrito en la memoria de este proyecto de 1927, p. 1, AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453.

¹⁸² Informe, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

¹⁸³ Informe, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

Dormitorio de maquinistas, oficina y viviendas: próximo al depósito de máquinas se situaría este pequeño pabellón distribuido en dos plantas. En la primera irían los dormitorios para dos parejas, la cocina, el baño, el W.C., la oficina, una vivienda y el acceso a la segunda planta. La segunda planta contendría sencillas viviendas con buenas condiciones higiénicas. Este edificio sería de forma rectangular, de 18 m x 8,20 m, y estaría emplazado en las inmediaciones del depósito de máquinas. Cercano al depósito de máquinas se proyectó un retrete¹⁸⁴ para maquinistas, con capacidad para seis plazas independientes, tres en cada testero, dejando en su parte central un espacio rectangular para urinarios, y estaría provisto de tanque séptico.

Pabellón para dormitorio de guardagujas: su construcción sería semejante al dormitorio de maquinistas. Se emplazaría cerca del límite de los terrenos de MCPO con los de la compañía NORTE. Constaría de tres plantas, cada una con dos viviendas con cocina, W.C. y tres dormitorios con ventilación directa. Sería una construcción de fábrica de ladrillo, con pisos de viguetas de hierro, una armadura a par e hilera y la cubierta de teja plana sobre enlucado. Las fachadas de ladrillo irían al descubierto, bien rejuntadas y construidas con esmero, y las guarniciones de los huecos también serían de ladrillo.

Además de estas construcciones, el proyectó propuso lo siguiente:

“casilla para vigilancia, el establecimiento de un nuevo andén central y reparación de los laterales, la instalación del alumbrado exterior, el afirmado de patios con hormigón bituminoso y adoquinado sobre hormigón y sobre arena, la pintura de la marquesina central y demás elementos metálicos de la construcción, el revoco interior, la instalación de un grupo de retretes para maquinistas y otro para los servicios de talleres, aceras, demolición de algunas construcciones y edificios para torno de ruedas, almacén y oficinas adosado al depósito de máquinas todo ello perfectamente detallado en los planos, pliego de condiciones particulares y presupuestos. Madrid 20 de Julio de 1927”¹⁸⁵.

El proyecto se acompañó de un conjunto de 14 planos con las obras designadas, también de 20 de Julio de 1927, del pliego de condiciones y de un presupuesto que ascendió a 2.869.945,53 de pesetas. Este ambicioso proyecto se aprobó años después, en 1929, pero no todo lo que figura en la referida memoria se llegó a construir, sólo las partes que se consideraron más urgentes, como veremos más adelante.

Un informe¹⁸⁶ que realizó el ingeniero de la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles y Tranvías, y fue enviado al Director General de Ferrocarriles y Tranvías, el 27 de octubre de 1927, al que se adjuntó una copia del “Proyecto de Modificación de Dependencias de la estación de Madrid-Delicias.” Madrid 1926 (1927), tuvo por objeto proponer su aprobación siempre que se cumpliesen ocho prescripciones:

“1ª- Se presentará oportunamente á esta División, para su aprobación, el detalle de la distribución que se ha de dar á los servicios en el nuevo pabellón de viajeros y los que queden en el edificio actual que se relacionen con el público y servicios de carácter oficia.

2ª- Antes de la ejecución de las obras deberá la Compañía remitir al Excmo. Ayuntamiento de Madrid el plano de conjunto y el de cerramiento á la vía pública á fin de que pueda dicho Centro

¹⁸⁴ Informe, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

¹⁸⁵ Véase la memoria, pp. 9-10, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

¹⁸⁶ Véase el informe, AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

señalar las observaciones que estime del caso, tanto acerca de la rasante de enlace del camino de la estación con el Paseo de las Delicias, como respecto á las alineaciones y deslinde entre los terrenos de la Compañía y la vía pública.

3ª- Se remitirá oportunamente a esta División en pliego de condiciones que haya de regir para el afirmado de patios con hormigón bituminoso, que se dice será el que rige en la subasta de estos firmes en el Patronato del Circuito de Firms Especiales.

4ª- En los retretes para maquinistas y en el que se proyecta para el servicio de material fijo, se agrandarán los huecos, a fin de darles mayor luz y ventilación, y, asimismo, en el edificio para torno de ruedas, almacén y oficinas, se ensancharán convenientemente las ventanas, a fin de dotar estas dependencias de más luz y ventilación y con igual fin se dará luz cenital al archivo y escalera y se deberá presentar, por otra parte, los planos y valoraciones parciales de la reforma de los retretes, del edificio de oficinas, que se ha omitido acompañar.

5ª- El precio de una peseta quince céntimos el kilogramo de acero laminado puesto en obra, que figura en los cuadros de precios, se aplicará únicamente a aquellas partes metálicas que requieran una preparación especial, cosidos o roblonados, etc.; y para las vigas de perfiles corrientes, que no requieren preparación alguna para su empleo en obra se deducirá y aplicará un precio más económico. Por otra parte, deberá sustituirse por carril usado procedente de la renovación de vía, todas aquellas partes metálicas en que sin comprometer la estabilidad y solidez de la obra, sea factible dicha sustitución.

6ª- Las obras relativas a los 15.000 mts. cuadrados de pintura de la marquesina en la nave principal y laterales del actual edificio de la estación, que se presupuestan a 4,00 pts. el metro cuadrado, en 60,000 pts. así como las referentes a los 2.698,92 metros cuadrados de revoco a la cal en los muros interiores de los andenes del actual edificio, valoradas á 5,00 ptas. el metro cuadrado en 13.494,60 ptas.; por tratarse de obras de conservación y no de primer establecimiento, deberá su coste correr a cargo exclusivo de la Compañía de M.C.P.

7ª- Las obras de edificio de Cooperativa por tratarse de una obra social y no de mejora del ferrocarril, parece debe ser la Compañía la que sufrague su coste de ejecución no obstante, la Superioridad resolverá con su mejor criterio lo que estime más acertado sobre este particular, a lo que deberá atenerse en definitiva la Compañía.

8ª- Se modificarán, en su consecuencia los presupuestos, presentándose oportunamente a la aprobación de esta División.¹⁸⁷

Dado que el referido “Proyecto de modificación de dependencias de estación de Madrid-Delicias” de 20 Julio 1927, se encontraba suspendido, la compañía OESTE hizo una petición el 20 de noviembre 1928 para promover la tramitación de dicho expediente, ya que por la R. O. de 28 de enero de 1928 quedó en suspenso su tramitación. Pues recordemos que, creada la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, ésta estudió el proyecto de modificaciones de 20 de Julio de 1927 y encontró satisfactorio su puesta en marcha, dadas las necesidades que apremian a la explotación de su red. Por ello, el Consejo Administrativo de esta compañía, estimó de suma urgencia la ejecución de algunas de las obras en él contenidas, especialmente las que se referían a las instalaciones de tracción y a la ampliación de los locales destinados a oficinas, cuya insuficiencia, debido a la mayor amplitud de la red, era aún mayor en 1928 que en el año 1927 cuando se redactó el proyecto. Por tal motivo, la compañía OESTE se dirigió al Director General de Ferrocarriles y Tranvías de Madrid suplicando que continuase la tramitación del expediente, solicitando que “al menos en la parte más urgente, o con la excepción de aquellas obras que pudieran afectar a otros planes de la Superioridad, se digne promover la tramitación del expediente detenido con el fin de

¹⁸⁷ Informe, s/p., AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

que puedan construirse aquellas obras cuya conveniencia no ofrezca duda”, el 20 de noviembre de 1928.

Así las cosas, el “Proyecto de modificación de dependencias de la estación de Madrid-Delicias”, fue aprobado con prescripciones por R. O. el 16 de enero de 1929. La disuelta compañía MCPO presentó a la Superioridad aprobación el día 23 de julio de 1927 del “Proyecto para la ampliación y modificación de dependencias en la estación de Madrid-Delicias”, cuyas obras afectaban al servicio de viajeros, de Tracción y de Movimiento, y la ampliación de las oficinas porque resultaban insuficientes para el personal debido al aumento notable de empleados al haberse concentrado en Madrid las administraciones locales de las diversas líneas agrupadas. Por tal motivo, “no es, pues, utilizable esta parte del proyecto aprobado que debe modificarse de acuerdo con las exigencias de la nueva Compañía”. Según minuta de 18 de abril de 1929, el Comité Ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, examinó el proyecto de ampliación de las obras que fue aprobado con prescripciones del 16 de enero de 1929, y dispuso que se resolviera sin el importe de las obras relativas a la pintura y revoque de la actual Estación ni del edificio para cooperativa. Tanto las obras de construcción del edificio de cooperativa, por la índole especial del fin a que se dedica, así como las de pintura y revoque de la armadura, por corresponder claramente a gastos de explotación, no debían ser abonadas por la Caja Ferroviaria. El Comité también acordó que, de la totalidad de las obras que en el proyecto figuraban, debían ser autorizadas solo las de carácter urgente, dejando para otra ocasión y otro concurso las que no fuesen de perentoria necesidad:

“Por todo lo cual se acordó autorizar todo lo que al edificio de viajeros se refiere, así como la construcción de la rotonda de locomotoras; quedando, por tanto, como importe de las obras que se autorizan el de 1.465.048,62 pesetas. Cuyo detalle es el siguiente:

Rotonda para 24 locomotoras, 470.766,33
Reforma del vestíbulo actual para convertirlo en oficinas, 195.102,89
Andenes, 72.858,72
Ampliación de taller del material fijo y nuevos talleres para recorrido y movimiento, 291.085,45
Cochera para carruajes, 192.929,70
Demolición de la actual rotonda de máquinas, 8.000,00
Aceras, 36.215,14
Reforma de los retretes del edificio de oficinas, 6.997,10
Suma 1.273.955,33
15% de contrata 191.093,29
Total 1.465.048, 62.” ¹⁸⁸

El proyecto se autorizó el 19 de abril de 1929 y de él se realizaría la rotonda de 24 locomotoras y la demolición de la antigua, la reforma del vestíbulo, el andén central y el arreglo de los laterales, la ampliación y la construcción de los talleres, la cochera para carruajes, los retretes en las oficinas y las aceras. Se adjudicaron las obras de ampliación al contratista Cándido López el 4 de septiembre de 1929 “por la cantidad de 1.131.017,54 pesetas, que representaba la baja del 22,80 % y que se abonará por la Caja

¹⁸⁸ Del “Proyecto de modificación de dependencias de la estación de Madrid-Delicias”, aprobado el 16 de enero de 1929, AGA, IDD (04)102, Caja 24/19508.

Ferroviaria con cargo á la partida numero 4 del Plan de obras de mejoras aprobado para el año actual”¹⁸⁹.

Por los impresos de la “Relación Valorada” de las reformas que se estaban realizando¹⁹⁰, pudimos conocer datos y fechas sobre las obras que se hacían. Corrieron a cargo de la Caja Ferroviaria del Estado “Cuenta de Mejora y Ampliación de las Líneas Actuales”, y abarcaron desde marzo de 1930 hasta agosto de 1933 -aunque faltan algunos meses-. En estos impresos consta: el total del crédito autorizado, que fue de 1.465.048,62 pesetas; la referencia a que fueron obras de ampliación de la Estación de Madrid-Delicias; la valoración detallada de las obras que se ejecutaban, variando según los distintos meses; la adjudicación por concurso a Cándido López; y el total a pagar, que también varió según la obra ejecutada. Entre las obras que se estaban realizando recordemos: la rotonda para 24 locomotoras y demolición de la actual rotonda -1932- y edificios anejos; el foso para el carretón trasbordador; la reforma del vestíbulo; la realización del tercer andén, o andén central, en la nave del edificio de viajeros; la reforma de los andenes laterales; la cochera para carruajes; ampliaciones de talleres existentes y nuevos talleres; aceras; la escalera a la catalana para acceso al piso superior del antiguo vestíbulo; etc. Además, estos impresos nos proporcionan información sobre los tipos de materiales empleados y el coste de cada una de las obras que se iba ejecutando. A modo de resumen citamos las siguientes: en 1930 se comenzó a demoler la semirrotonda de 11 locomotoras y se empezó la construcción de una nueva rotonda para 24 locomotoras, cuyas obras continuaron en 1933. Se inició una cochera para carruajes y un carretón trasbordador. Se estaba demoliendo el taller de Material fijo y otros edificios, sin aprovechamiento de parte de ellos, para construir un nuevo taller de Material fijo y otros talleres. De diciembre de 1931 fue el impreso con la reforma del vestíbulo, con excavaciones de cimientos, material de acopio, etc., esta reforma del vestíbulo continuó en los años 1932 y 1933, por ejemplo, en 1932 se estaban realizando las obras de fábrica de ladrillo en soportes y carreras, guarnecidos y blanqueados, demolición de capa de asfalto, excavaciones en afirmado, afirmado de hormigón, solado de baldosín cemento, ventanas con vidrieras colocadas, chapa de cemento, entarimado incluso rastreles, puerta de entrada a piso, tabiques de madera completos, pintura al temple, pintura al óleo e instalación eléctrica. También en ese mismo año 1932, se acometían las obras del andén central, con excavaciones en cimientos, hormigón, afirmados de hormigón, sillería recta, baldosín de cemento comprimido, relleno de tierras y solado de baldosín de cemento comprimido. Los andenes laterales se estaban modificando, para lo que se llevó a cabo excavaciones en cimientos, relleno de tierras, afirmados de hormigón, sillería recta, baldosín de cemento comprimido y levantado de chapa de asfalto. En 1932 se hacían aceras nuevas, excavando y afirmando con hormigón. En el año 1933 se estaba realizando la escalera a la catalana para dar acceso a los pisos superiores en que se dividiría el vestíbulo, y tendría peldaños y mesillas de piedra artificial.

Desde 1931 el contratista de las obras, Cándido López, tuvo dificultades económicas para la terminación de las obras de ampliación. Por ello, en noviembre de 1931, estando

¹⁸⁹ IDD (04)39, Caja 25/13386. Sobre la rescisión del contrato de obras a Cándido López, véase AGA, IDD (04)102, Caja 24/19508.

¹⁹⁰ AGA, IDD (04)102, Caja 24/19508.

próximo a terminarse el plazo de ejecución de las obras tras los dos años previstos, solicitó una prórroga de un año para su finalización, alegando que “debido a las demoras con que antes se abonaban las certificaciones por la Caja ferroviaria, y debido también a la crisis económica, le han imposibilitado dar a las obras la actividad que hubiese deseado”. Por ello, se le concedió una prórroga de un año. Pero el contratista continuó con dificultades económicas¹⁹¹ durante 1932, debido al alza en el precio de los jornales y de los materiales¹⁹², por lo que la Superioridad prorrogó hasta fin de 1933 el plazo de terminación de las obras. Sin embargo, en octubre de 1933, el Ministerio de Obras Públicas desestimó abonarle el alza experimentada en el importe de los jornales desde la fecha en que se contrató la obra hasta ese momento, como había solicitado Cándido López, por haber aceptado en su día los pliegos de condiciones. Así las cosas, el 6 de mayo de 1935 se rescindió dicha contrata alegando dos motivos: uno, “por el gran abandono que presentaban las obras de ampliación por parte del contratista”, y dos, por el impago de los “pocos obreros” que trabajaban a sus órdenes, problemas que se arrastraban desde septiembre de 1933.

A pesar de no disponer de la memoria sobre la reforma del vestíbulo que se estaba realizando en los primeros años de la década de 1930 -aproximadamente entre 1931 y 1933-, existe un plano¹⁹³ titulado “Ampliación de Madrid Delicias. Proyecto de reforma del vestíbulo actual”, de la compañía OESTE, y fechado el 25 de abril de 1931, que nos facilitó información al respecto. Este plano está relacionado con el momento de ampliar las oficinas en la Estación debido a que su número resultó insuficiente al fusionarse varias líneas de ferrocarril en OESTE y centralizarse en la Estación de Madrid-Delicias, necesitando, por tal motivo, mayor número de locales para ese fin. La ampliación de las instalaciones respondió a la necesidad de conseguir el correcto funcionamiento del servicio ferroviario.

Este plano tenía tres plantas. La planta baja contenía los ocho huecos de que constaría el vestíbulo y se distribuían de la siguiente forma: “aduana”, escalera a la catalana, “salida de viajeros”, “equipajes” y “taquillas”, y el resto del espacio sería el “vestíbulo de viajeros”. Se resalta en rojo la escalera y los 28 pilares, de vigas de hierro, que estaban distribuidos en cuatro filas de siete pilares cada una, las dos externas adosadas a los muros y las otras dos en el centro del espacio, como hemos podido observar en fotos posteriores a esta reforma confirmando su ejecución. También figuran: “salida de viajeros”, “equipajes”, y “taquillas”. La planta principal, compuesta igualmente de 28 pilares, dispondría de las siguientes oficinas: “contabilidad, 22 agentes”, “transmisiones, 20 agentes” y “viajeros, 25 agentes”. Además, existen dos habitaciones, sin función específica, “despacho del jefe”, “archivo”, “sala de espera y ordenanzas”, “sub-jefe”, “tasas 9 agentes”, “WC” a la turca y urinarios en batería, “compulsas 34 agentes” y otro despacho más sin denominación alguna. Al otro lado del pasillo estarían: “inspección con inspector principal y un empleado”, “contable con 6 inspectores”, “inspección de revisores con 2 inspectores y 6 agentes”, “oficina con 4 empleados”, “jefe de oficina”, “acta y 11 agentes”, “tasas 23 gentes”. Se harían de nueva obra la escalera, las paredes y

¹⁹¹ Así se desprende de su petición a la Superioridad del año 1933, AGA, IDD (04)102, Caja 24/19508.

¹⁹² Cándido López solicitó una revisión de precios. No olvidemos que el presupuesto aprobado fue de 1927 y, desde entonces hasta 1933, los jornales y materiales habían experimentado un alza de los precios.

¹⁹³ AGA, IDD (04)102, Caja 24/10700.

los muros, y la distribución de las oficinas. Mientras que la planta alta dispondría de: “archivos”, “ordenanzas”, “10 agentes” y “máquinas”. Esta división en tres plantas concuerda con la distribución actual, y guarda mayor semejanza con las actuales oficinas de la planta principal, aunque con ligeras modificaciones de sus espacios interiores, pero difieren la compartimentación de las plantas baja y alta.

Respecto al afirmado de la Estación de Madrid-Delicias, el proyecto de la compañía OESTE sobre la “Ampliación de Madrid (Delicias). Proyecto de modificación de los afirmados en la carretera de acceso”¹⁹⁴, de 25 de septiembre 1931, y aprobado con prescripciones el 25 de noviembre 1931, nos indicó que a pesar de haberse aprobado el afirmado de la carrera de acceso y de los patios de la Estación del citado proyecto de modificación de dependencias del año 1927, en 1931 no se había realizado aún su pavimentación. Además, de este proyecto de pavimentación de 1931, conocimos que se desestimó “dar entrada a los mismos [viajeros] por el testero de la marquesina, con lo cual se alteraba la forma de circulación de carruajes en esta estación creando un nuevo patio destinado a tal servicio”¹⁹⁵, lo que nos indicó que en ese año todavía aún no se había realizado la apertura al edificio de viajeros por el testero, o frontis, como ocurre actualmente. Por tanto, los viajeros salían y entraban “por la fachada lateral izquierda de la estación”, es decir, por el antiguo vestíbulo del primitivo pabellón de salidas, o lo que es lo mismo, por el vestíbulo reformado de salidas/llegadas.

Los planes y proyectos de mejoras, ampliaciones y reformas de la Estación de Madrid-Delicias que abarcaron desde los últimos años de la década de los veinte del siglo XX y los comienzos de la siguiente, tuvieron como consecuencia la transformación arquitectónica de parte de las instalaciones ferroviarias, se modificó alguno de los espacios existentes de los inmuebles, lo que produjo un cambio de usos, y se construyeron edificios de nueva planta tras la demolición de otros. A modo de resumen, se realizó: la ampliación de taller de Material fijo, los nuevos talleres para Recorrido y Movimiento, la rotonda para 24 locomotoras, la cochera para carruajes, el carretón traspasador, etc. Fue el momento en que se mejoró y acondicionó los dos andenes laterales, con nueva pavimentación y bordillos, y desapareció la vía central de las cinco existentes para convertirse en el andén central que ha llegado a nuestros días, cuya pavimentación fue la misma de baldosas hexagonales que la de los andenes laterales, esta pavimentación desapareció en la reforma de los primeros años de 1980 al cambiarse por baldosas de hormigón coloreado de 60 cm por 40 cm. Aunque no se realizó el edificio para uso de cooperativa en esos momentos, sabemos que la Estación de Madrid-Delicias dispuso de él gracias a un plano¹⁹⁶ de la Estación de 1961 donde ya figuró la cooperativa. Como hemos comprobado, el vestíbulo de salidas/llegadas fue, quizá, la dependencia que sufrió una mayor transformación. Recordemos que en el proyecto de 1927 se pretendía hacer un edificio de nueva planta delante del testero del

¹⁹⁴ AGA, IDD (04)102, Caja 24/11933.

¹⁹⁵ Memoria, p. 2, AGA, IDD (04)102, Caja 24/11933.

¹⁹⁶ “Proyecto de suministro de energía e instalaciones eléctricas en los locales del Organismo de Estadística Madrid-Delicias”, AGA, IDD (04)41, Caja 25/13805, véase el plano nº 1 sobre el emplazamiento de la Estación. Este plano es muy interesante porque nos sirvió para identificar construcciones que, a fecha de 1961, tenía la Estación y el uso que se hacía de ellas. Existe una copia de este plano en AHF, DEla – 0044.

edificio de viajeros para vestíbulo y convertir el antiguo vestíbulo en oficinas pero, dado que no se llegó a realizar esa propuesta por motivos económicos se produjo la reestructuración del vestíbulo. Aunque no tenemos descripciones literarias del vestíbulo, existen fotos¹⁹⁷ de los años treinta, cuarenta y cincuenta del siglo XX en las que se comprobó el vestíbulo ya transformado. El espacio diáfano que fue, pasó a compartimentarse en tres plantas y a disponer de una nueva distribución interior, la planta baja se convirtió en el vestíbulo propiamente dicho, mientras que las dos superiores se habilitaron para oficinas y otros usos. El vestíbulo dispuso de un despacho de billetes, situado en paralelo al muro que daba al andén lateral, y consistente en una sencilla construcción alargada, de fábrica de ladrillo y pintada, con ventanillas para la venta; también se instalaron pequeños quioscos de madera adosados a los muros, uno para expendedoría de tabacos, otro para la venta de libros y un tercero para información; y tuvo bancos corridos para depositar los equipajes. Sus muros interiores estaban pintados a dos colores, de oscuro un zócalo alto y, el resto de la pared, previsiblemente, de color claro, pues las fotografías en blanco y negro no nos proporcionaron ese dato. De su techo colgaban luminarias en forma de globo. Del antiguo vestíbulo desaparecieron las dos verjas de hierro que separaron, desde 1907, las salidas de las llegadas, el singular quiosco para despacho de equipajes octogonal de madera existente desde la inauguración de la Estación, interesante ejemplo de mobiliario ferroviario, y el mostrador para despacho de equipajes, también de madera. Tras esta modificación, el vestíbulo se convirtió en un espacio funcional, carente de toda la belleza que nos ofreció la fotografía de la publicación *¡Adelante!* de 15 de marzo de 1911.

5.2. Inspección de carruajes

El conjunto de planos pertenecientes al proyecto de modificaciones de las dependencias de Madrid-Delicias del año 1927, contiene uno titulado “Inspección de carruajes”. El plano¹⁹⁸ corresponde a un edificio igual al que existe en la actualidad. Nos referimos al que se encuentra delante del que fuera pabellón sanitario de la Estación. Actualmente, este armonioso edificio lo utiliza el jardinero del MUNCYT para guardar sus utensilios.

Se trató de un pequeño edificio de planta cuadrada, de 4 m cada lado, con puerta y ventanas en cada uno de sus frentes, con muros de ladrillo, esquinas de granito y aleros con ménsulas sobre los vanos también de granito. Aunque no sabemos con exactitud su fecha de construcción, en un plano¹⁹⁹ del emplazamiento de la Estación de Madrid-Delicias del año 1961, al que nos hemos referido anteriormente, ya figuró, aunque denominado como “guarda urbano” a tenor de su epígrafe. Podemos afirmar que es idéntico al edificio titulado “Inspección de carruajes” del proyecto de modificación de dependencias del año 1927, aprobado en 1929, aunque cambió su ubicación dado que en el plano de 1927 lo emplazó justo delante del frontis del edificio de viajeros donde hoy se encuentra el edificio para oficinas de ADIF -antiguo Centro de Cálculo de la RENFE, como veremos más adelante-.

¹⁹⁷ Por ejemplo las fotos del fondo Moreno, en el AGA, o las de Vicente Garrido, en el AHF-Museo del Ferrocarril, que citaremos más adelante.

¹⁹⁸ AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453, plano nº 10.

¹⁹⁹ AGA, IDD (04)41, Caja 25/13805, plano nº 1.

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

En 1941 nació una nueva empresa ferroviaria: la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, es decir, la RENFE, creada el 24 de enero de dicho año. Esta nueva sociedad pública se hizo cargo de los ferrocarriles de vía ancha en España, momento en que la Estación de Madrid-Delicias pasó a su poder. La forma legal de conseguir el traspaso de las antiguas concesiones de las líneas férreas al sector público fue la del rescate²⁰⁰.

Ilustración 9. Ubicación de las instalaciones de Madrid-Delicias



Fuente: Colección Paisajes Españoles, año 1961, y elaboración propia.

En los años cuarenta y cincuenta del siglo XX se quiso hacer un ambicioso programa de reformas en la Estación de Madrid-Delicias, pero no se llegó a ejecutar por completo, aunque sí se hicieron ciertas mejoras e intervenciones puntuales, como por ejemplo se mejoró el vestíbulo del edificio de viajeros, se realizaron las aceras y se adecuaron los firmes alrededor de la Estación, se dio acceso al edificio de viajeros por el frontispicio para lo que se transformaron las ventanas en puertas, se trasladó la marquesina que estaba originariamente en el primitivo pabellón de llegadas al testero, como lo vemos actualmente, etc. Las antiguas fotografías sobre la Estación nos han ayudado a conocer este tipo de actuaciones. Además de estas transformaciones, se llevaron a cabo construcciones de nueva planta, como las viviendas para personal ferroviario, el pabellón sanitario, el cuartel para la 7ª unidad de FFCC, algunas naves y, ya en los años sesenta, la iglesia parroquial en suelo que perteneció a la Estación de Madrid-Delicias,

²⁰⁰ Cuéllar (2007), p. 39.

para que los empleados ferroviarios católicos pudieran practicar sus creencias religiosas. Construcciones, unas y otras, vinculadas a la industrial del ferrocarril.

6.1. Edificio de viajeros

Según las fotografías de fondo fotográfico Vicente Garrido²⁰¹ del AHF-Museo del Ferrocarril, que abarcan las décadas de 1940 y 1950, se observó en ellas otra de las transformaciones que sufrió el vestíbulo del primitivo pabellón de salidas. Parece ser que se estaba practicando una sencilla obra de adecentamiento consistente en el revestimiento de parte de las paredes y de los pilares del interior del vestíbulo. Para ello, se aplicó una decoración superpuesta de azulejería y ladrillo combinado, igual a la existente actualmente en el cerramiento exterior que delimita parte del contorno de la Estación de Madrid-Delicias. Se trató de baldosas de cerámica con decoración vegetal bicolor, en azul-blanco, que también recubrió, a modo de alto zócalo, las paredes del vestíbulo, como se observa en las citadas fotografías. Estas imágenes correspondían al momento en que se estaba practicando esa intervención, pues las cajas de azulejos amontonadas en el vestíbulo y las rozas y el picado de paredes así lo testimonian.

Ilustración 10. Obras de mejoras y adecentamiento del vestíbulo del edificio de viajeros



Fuente: AHF, VG-IF 0365 y VG-IF 0367, respectivamente.

El “Proyecto de ampliación de las oficinas de Estadística en los locales ocupados por pequeño material. Estación de Madrid Delicias. Línea de Madrid a Valencia de Alcántara. Madrid 3 de Diciembre de 1957”²⁰², nos desveló que, en 1957, los locales que ocupaban las oficinas de pequeño material estaban ubicados en parte del antiguo pabellón de llegadas del edificio de viajeros. La ampliación del edificio de Estadística tuvo por finalidad hacer, en dichas oficinas, nuevos locales para instalar, en su lugar, máquinas para el control del movimiento de vagones. Las obras “consisten principalmente en demolición de tabiquería, picado de paramentos, levante de solados, sustitución de los actuales por baldosa de terrazo, repaso de paredes, pintura, nueva

²⁰¹ Véase en los Anexos: VG-IF 0324, VG-IF 0325, VG-IF 0327, VG-IF 0329, VG-IF0351 a VG-IF 0357, VG-IF 0361, VG-IF 0365 a VG-IF 0370, VG-IF 0373, VG-IF 0374, VG-IF 0379.

²⁰² AGA, IDD (04)102, Caja 24/11656.

instalación eléctrica, modificación de calefacción y colocación de dos duchas en los servicios correspondientes. Las nuevas oficinas de pequeño material se instalarán en un edificio de nueva planta a construir”. Con un presupuesto de 360.812,58 pesetas el proyecto se aprobó el día 28 de enero de 1958. A partir de entonces, el primitivo pabellón de llegadas del edificio de viajeros, transformó parte de sus instalaciones.

6.2. Viviendas ferroviarias

En los años 40-50 del siglo XX se realizaron en la finca propiedad de la RENFE viviendas ferroviarias, concretamente en el Paseo de las Delicias nº 71 -actual nº 63-, pues así se desprende del expediente del AGA²⁰³ que recoge planos y papeleo administrativo sobre “Viviendas protegidas construidas por la Renfe en el Paseo de las Delicias nº 71”. Se creó un conjunto de bloques de viviendas protegidas para los empleados de la RENFE situadas junto a la entrada de la Estación de Madrid-Delicias. Según Jesús López²⁰⁴, este grupo de viviendas las realizó el arquitecto Fungairiño en dos fases, abarcando desde el año 1946 hasta 1956, en las que intervino el INI.

A tenor del plano de abril de 1946, se presentó una “Fachada Tipo del Bloque Inaugurado”. Se proyectaron bloques de viviendas formados por piso bajo y siete plantas -numeradas del 1 al 7- y dos viviendas por cada planta, y se fijó un tipo de alquiler mensual comprendido entre las 100 y 250 pesetas, según figuró en el estudio económico del proyecto. Fueron construcciones de nueva planta según lo que podríamos denominar como “poblados de servicio de zonas industriales”, que propuso en su día el Plan de Pedro Bidagor de 1941 aunque aprobado en 1946. En julio de 1948, el Director de la RENFE, en contestación a un oficio del Fiscal Delegado de la Vivienda, señaló que se estaban ejecutando las viviendas protegidas en “Madrid-Delicias”. Un listado de precios de 1954, indicó que los precios de las rentas oscilaban entre 135 y 235 pesetas mensuales.

La Fiscalía de la Vivienda necesitó saber los datos de las viviendas protegidas que se estaban realizando para que, una vez terminadas, el Ayuntamiento les concediera la licencia de Habitabilidad y con ella se dirigiesen a la Fiscalía de la Vivienda en solicitud del servicio de la Cédula, dando así cumplimiento a la Orden Ministerial de 16 de septiembre de 1946. La misión encomendada a la Fiscalía de la Vivienda consistió, principalmente, en cumplir tres requisitos: primero, el conocimiento de todas las viviendas existentes y su calificación -higiénicas, defectuosas reparable, e insalubres-; segundo, el control de los proyectos de nueva edificación y de reformas; y, por último, la inspección periódica, a los efectos de Cédula de Habitabilidad, para conservarse en condiciones higiénicas.

Estas viviendas se fueron realizando y terminando por bloques y así, en mayo de 1950, la Inspección verificó un bloque ya acabado y manifestó que reunía las condiciones de salubridad e higiene. Paralelamente, el Fiscal Delegado concedió, en esa misma fecha, el permiso para ofrecer alquiler de los locales destinados a viviendas de dicho inmueble, entregando a la propiedad las hojas de petición de las Cédulas de Habitabilidad para

²⁰³ AGA, IDD (04)43, Caja 26/25466.

²⁰⁴ López (2007), nº 41.

proceder al inquilinato. Progresivamente, y hasta septiembre de 1953, se fueron concediendo las referidas Cédulas de Habitabilidad a distintas viviendas de los portales A, B, C, D, hasta concluir con el último portal. Así las cosas, en 1954 la Fiscalía de la Vivienda verificó la visita de inspección a la casa sita en el Paseo de las Delicias nº 63 A, B, C, D, E. Tras hacer la comprobación, el arquitecto asesor manifestó, el 19 de junio de 1954, que “se ha comprobado que lo ejecutado se ajusta a lo señalado en los planos y reúnen las debidas condiciones de habitabilidad”²⁰⁵, confirmando la realización de esas viviendas. Se concedió el permiso para ofrecer el alquiler de cualquiera de los locales destinados a viviendas, entregándose a la propiedad las Cédulas de Habitabilidad para que, debidamente rellenas, formalizasen los contratos de arrendamiento al objeto de ser presentados en la Fiscalía de la Vivienda como señalaba la Ley. En el año 1956 se terminaron los distintos bloques de este conjunto de casas para personal ferroviario. Actualmente existen estas viviendas, aunque están reformadas.

Cerca de la Estación de Madrid-Delicias, pero fuera del recinto, concretamente en la calle Tomás Bretón con vuelta a la calle Alonso Martos²⁰⁶, se había construido la “Colonia de casas de ferroviarios” entre los años 1923 y 1926. Eran casas unifamiliares con fachada a la calle y pequeños jardines interiores. Se edificaron para la Cooperativa de casas baratas de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España. A día de hoy han llegado muchas de ellas pero transformadas.

6.3. Servicio sanitario

De agosto de 1948 es el “Proyecto de instalación para dotar de alumbrado eléctrico, fuerza, comunicaciones, timbres y relojes en el edificio habilitado para el Servicio Sanitario, sito en el patio de viajeros de la estación de Madrid-Delicias”²⁰⁷, que se aprobó en abril de 1949. Cabe pensar que, desde los primeros años de funcionamiento de la Estación, existió un servicio médico, pues según el plano²⁰⁸ del edificio de viajeros de 1879, una de las dependencias que figuró en él se denominó “Médicos”, proyectado por tres espacios comunicados por puertas. En un expediente de junio de 1884, se mencionó que MCP “pide se le ceda una de las tres habitaciones que ocupa el servicio sanitario”²⁰⁹, lo que parece confirmar que, al menos en esa fecha de 1884, hubo tres habitaciones para el servicio sanitario ubicadas en el pabellón de salidas del edificio de viajeros.

El proyecto y los planos de 1948 para dotar al servicio sanitario, nos mostraron la construcción de un edificio de nueva planta exclusivo para tal uso, independiente del edificio de viajeros. En la memoria, el servicio sanitario de la RENFE, estaba interesado en dotar:

²⁰⁵ Según el plano titulado “Viviendas protegidas construidas por la RENFE en el Paseo de las Delicias Nº 71, 1946-1954”, AGA, IDD (04)43, Caja 26/25466.

²⁰⁶ Véase www.artemadrid.wordpress.com

²⁰⁷ AGA, IDD (04)102, Caja 24/9828.

²⁰⁸ “Plano de la distribución de habitaciones para oficinas y dependencias públicas (Piso bajo)”, AGA, IDD (04)102, Caja 24/8301.

²⁰⁹ AHF, C – 0942 – 002, 36.

“el edificio de una planta situada en el patio de viajeros de la estación de Madrid-Delicias, de todas y completas instalaciones para alumbrado, fuerza, comunicaciones telefónicas, timbres y relojes; teniendo en cuenta las necesidades momentáneas que se señalan en el presente, así como sus circuitos preparados para ampliaciones futuras. (...) Esta obra alcanza el valor, en su totalidad de 44.716,90 pts. según se especifican en los presupuestos de detalle y en el resumen general. Madrid, Agosto de 1948.”²¹⁰.

Los cuatro planos del proyecto, fechados también en 1948, contenían las plantas con las instalaciones de: teléfonos, relojes eléctricos, timbres de llamada, alumbrado eléctrico y fuerza, y nos sirvieron para comprobar las dependencias de que se compuso el edificio de nueva planta para pabellón del servicio sanitario. En el lateral izquierdo estaban: sala de operaciones, curas diarias, despacho del médico de guardia, oculista, dormitorio del practicante, dormitorio del médico de guardia y cuarto de baño; en el cuerpo central: vestíbulo, rayos X y camillas; y en el lateral derecho: jefe de zona, subjefe de zona, oficina, archivo, almacén, calefacción y carbonera. Todas estas dependencias sanitarias estaban distribuidas en una planta en forma de H.

El edificio que se construyó para dar asistencia médica a los empleados ferroviarios, se ubicó en el patio de viajeros, en paralelo al edificio de viajeros. Actualmente existe, pero cambió su uso. Hacia el año 1970 y siguientes, fue utilizado como sede del Centro Cultural, Deportivo y Recreativo para personal de la RENFE, pero, cuando se abrió el MUNCYT, el antiguo pabellón del servicio sanitario pasó a convertirse en el edificio de sus oficinas, transformando su interior en despachos e instalando la biblioteca de su museo. Las instalaciones del citado Centro Cultural, Deportivo y Recreativo de la RENFE pasaron a ocupar, desde entonces, parte del antiguo muelle cubierto nº 1 del servicio de mercancías, donde se encuentra actualmente.

6.4. Cooperativa

No hemos encontrado documentación dedicada, en exclusiva, a la realización de un edificio para uso de cooperativa pero, el plano del año 1961 que venimos citando sobre el proyecto de suministro de energía en los locales del Organismo de Estadística²¹¹, contiene la planta de una construcción denominada “Cooperativa”, testimoniando que hubo un edificio, situado detrás del fiolato de consumos municipales, que se utilizó como economato, y próximo a los almacenes y muelles del servicio de mercancías. Según la planta dibujada en el plano, corresponde a una construcción rectangular.

Ya en el citado proyecto de obras de ampliación y mejoras del año 1927 con coste a la Caja Ferroviaria del Estado²¹², se propuso la necesidad de construir un edificio dedicado a cooperativa para empleados ferroviarios. En ese mismo año, este servicio de cooperativa existía y ocupaba parte de uno de los muelles cubiertos, pero ese espacio lo precisaba dicho muelle para su uso. Por tal motivo, se proyectó un nuevo edificio para cooperativa consistente en una construcción rectangular, de 35,45 m por 10,05 m, con dos plantas y un sótano. La primera planta, junto a la vía, se utilizaría como muelle, y tendría un local para envase de pedidos, almacén, cueva y acceso al sótano. La planta

²¹⁰ Véase la memoria, s/p., AGA, IDD (04)102, Caja 24/9828.

²¹¹ AGA, IDD (04)41, Caja 25/13805, plano nº 1.

²¹² Véanse los expedientes de AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453 y AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386.

superior dispondría de portal, oficina, despacho, sala de reuniones, aseo y W. C., almacén y tienda. Y el sótano, que serviría para la conservación de ciertos alimentos. La construcción sería muy sencilla y estaría formada por dos crujías, con muros de fábrica de ladrillo al descubierto bien rejuntados, y una armadura a par e hilera cubierta de teja plana, además dispondría de azotea. Al considerar que el edificio de la cooperativa contenido en el proyecto de 1927 era una obra de carácter social, y no una obra de mejora del ferrocarril, se indicó que el coste de la obra debería sufragarlo la compañía y no la Caja Ferroviaria. Por tal motivo, cuando el proyecto de dichas obras de ampliación y mejoras se aprobó en 1929, no se incluyó la construcción del edificio destinado a cooperativa, desestimándose su construcción.

No sabemos exactamente cuándo se construyó pero, por el citado plano de 1961, sabemos que en ese año existió un edificio destinado a ese servicio, y en un lugar próximo, aunque no el mismo, a donde lo ubicó el proyecto de 1927. Según el plano de 1961, se trató de una construcción de planta alargada para uso de empleados de la RENFE. Actualmente no existe este inmueble, se demolió como todos los demás que estaban a su alrededor, en la zona de muelles de carbones y cercano al apeadero de Madrid-Delicias, que también se destruyó.

6.5. Cuartel de la 7ª Unidad de FFCC y otras dependencias

En 1872 se crearon en el Ejército de Tierra Español las dos primeras Compañías de Ferrocarriles, y así nació un cuerpo de ferroviarios militares en el seno del ejército Español. Desde entonces hasta nuestros días, las distintas unidades militares vinculadas al mundo del ferrocarril fueron cambiando y remodelándose. Tras la guerra civil española, el objetivo fue la reconstrucción de la red de ferrocarriles y la expansión de las unidades. Finalizada la contienda, aparecieron²¹³ la Agrupación de Batallones de Zapadores Ferroviarios y la Agrupación de Batallones de Movilización y Prácticas. La Agrupación de Batallones de Zapadores Ferroviarios estuvo ubicada, primeramente, en Leganés y el 10 de febrero de 1940 pasó a Cuatro Vientos, antiguo Destacamento de los disueltos Regimientos de Ferrocarriles. La Agrupación de Batallones de Movilización y Prácticas se estableció en Madrid, en la calle Alberto Aguilera, y los Batallones tuvieron sus cabeceras en localidades como Valladolid, Barcelona, Zaragoza, Sevilla y Madrid y, dentro de nuestra ciudad, se instalaron en Madrid-Delicias y en Madrid-Atocha.

Así las cosas, y a tenor de una fotografía de Vicente Garrido²¹⁴, sabemos que ya al comienzo de los años 50 del siglo XX el “Cuartel de la 7ª Unidad de Ferrocarriles”²¹⁵ estaba construido en terrenos pertenecientes a la Estación de Madrid-Delicias, concretamente a la espalda de los antiguos muelles del servicio de mercancías y próximo al apeadero de Delicias-Empalme. Podemos considerarlo un edificio dedicado a alojamiento temporal donde se llevó a cabo una actividad corporativa y de formación del personal ferroviario. Se trató de una construcción de planta rectangular, con muros de fábrica de ladrillo al exterior y numerosos vanos con rebordes encalados, tres pisos y

²¹³ <http://www.zapadores.es/arma/01historia/01ffcc.htm>

²¹⁴ AHF, VG-IF 0371.

²¹⁵ Así constó en el proyecto del Organismo de Estadística de 1961, AGA, IDD (04)41, Caja 25/13805, plano nº 1. Sin embargo, Esteve (2008), p. 97, lo denominó como “1ª Unidad de Ferrocarriles”.

cubierta a cuatro aguas -dos a dos- en teja roja. Aunque se le denominó cuartel, se utilizó como escuela donde se hacían las prácticas de ferrocarriles, de ahí que también fue conocido como Escuela de Madrid-Delicias. Por tal motivo, el interior del edificio se acondicionó como lugar de aprendizaje y vivienda para el personal del Batallón de Movilización y Prácticas.

En hilera a este cuartel, ya se habían construido varias dependencias auxiliares, de diferentes épocas, como se pudo observar en una fotografía²¹⁶ de Paisajes Españoles del año 1982. Delante del cuartel, y dispuesta perpendicularmente, existió una pequeña nave rectangular de ladrillo con cubierta de teja a dos aguas. Adosado al cuartel existió otra nave rectangular, de ladrillo y dos alturas, con puertas en el frente principal elevadas del suelo para descargue de material y ventanas en disposición apaisada. A continuación de este último, pero separado, existió otra construcción cuadrangular, de dos plantas, encalada y con sucesión de vanos en la planta alta.

Entre los edificios que hemos podido identificar está, detrás del cuartel, una nave que, allá por el comienzo de los años 50 del siglo XX, se estaba construyendo, tal y como lo captó Vicente Garrido en la fotografía que acabamos de aludir²¹⁷ en la década de los 50 de la centuria anterior. Este edificio tuvo una planta rectangular, con muros de ladrillo encalados sobre zócalo, sucesión de vanos, cubierta de teja sobre estructura de madera y aleros muy pronunciados. Esta construcción alargada junto a la vía de circunvalación adosada al muro divisorio fue utilizada como taller y almacén por el Gabinete de Información y Relaciones Externas -GIRE-, dedicado a la Comunicación de RENFE, allá por los años 80 del siglo XX hasta la desaparición de dicho Gabinete en 1992, de ahí que fuese conocida como nave GIRE. No obstante, y a tenor de los dos borrosos rótulos que existieron en los lados menores de los muros de la nave, se constató que, previamente, había sido utilizado por la “Salinera Española”, que tuvo las oficinas en la Calle Ruiz de Alarcón, nº 7 en Madrid, y por “Maderas S. A.”, rótulo encima del tejadillo de este frente y que quedó incompleto al abrirse un vano en la zona de las letras.

6.6. Iglesia parroquial

El Arzobispado de Madrid-Alcalá realizó, en 1961, una petición a la RENFE solicitando la cesión de una parcela situada en las inmediaciones de la Estación de Madrid-Delicias para construir una iglesia²¹⁸ parroquial en el terreno comprendido entre la línea de circunvalación, la entrada a los muelles de mercancías y próximo a la entrada de viajeros y a las oficinas de la Estación. El interés en construir una iglesia

“obedece fundamentalmente al éxito y eficacia de la gran labor apostólica que, en el grupo de Vivienda protegidas que la red tiene en las inmediaciones de la estación de Madrid-Delicias, viene realizando el Padre Don Antonio Astillero Bustamante, encargado de la asistencia espiritual y religiosa de las familias ferroviarias habitantes de dicho Grupo, que pertenece en la actualidad a la Parroquia de las Angustias. La actuación del Padre Astillero en los aspectos religioso, cultural, social y benéfico es digna de encomio, especialmente en relación con los niños y jóvenes del

²¹⁶ Vista aérea de la Estación de Madrid-Delicias perteneciente a Paisajes Españoles, Nº 386024.

²¹⁷ AHF, VG-IF 0371.

²¹⁸ AGA, IDD (04)30, Caja 25/2076.

Grupo, en el que ha constituido diversas asociaciones Católicas que agrupan más de 600 personas.”²¹⁹

Dado que junto al terreno solicitado para construir la parroquia estaban las viviendas ferroviarias, realizadas entre 1946-1956, debió vivir en ellas un considerable número de familias de ferroviarios cristianos practicantes. Como la RENFE no podía transmitir la propiedad de terrenos en régimen ni de cesión ni de venta, lo único que cabría era ceder la superficie con carácter de arrendamiento mediante el pago de un canon anual. Pero, dado que ese terreno se encontraba enclavado en un lugar céntrico de Madrid, daría, inevitablemente, carácter de permanencia a la cesión, cualquiera que fuera la figura jurídica que se adoptara. Por tal motivo, el Presidente del Consejo Administrativo de la RENFE, puso en conocimiento al Ministerio de Obras Públicas el asunto al objeto de adoptar resolución sobre el particular. Y a su vez señaló que, en el supuesto que se decidiera acceder a la petición

“sería conveniente cubrir previamente el foso o trinchera por donde va el ferrocarril de enlace con Príncipe Pío, en una extensión de 92 metros, (...) lo que, aparte de dar mayor amplitud y facilidad a la entrada y salida de viajeros y mercancías, cuyos accesos serían contiguos, dotaría de más independencia a la construcción proyectada y de mayor extensión a sus dependencias anejas.”²²⁰

Así las cosas, el 30 de septiembre de 1968, quedó aprobado el proyecto de obra de nueva planta presentado por el padre Antonio Astillero para la construcción de la parroquia de *Nuestra Señora de las Delicias*,²²¹ sita en el Paseo de las Delicias, nº 61. Consistió en la realización de un complejo parroquial cuyo propietario fue el padre Astillero, del Arzobispado de Madrid-Alcalá, con domicilio en el nº 63 del Paseo de las Delicias. El solar dispuso de un área de 1.410,40 m² y de ellos se edificaría 1.105,00 m². Este espacio se dividió en tres zonas independientes y diferenciadas: el templo, la sacristía, y los edificios para oficinas y viviendas. Delante del templo se proyectó el atrio, tendría dos conexiones con la sacristía y ésta, a su vez, con el edificio de oficinas y viviendas. Este edificio se destinó a escuelas, oficinas parroquiales, salón de reuniones y viviendas. La composición de los alzados proyectados se fijó con tres volúmenes: el templo, la sacristía, que actuó de cuerpo bajo de unión, y el edificio, volúmenes que se unieron mediante una galería en altura discurriendo desde el Paseo de las Delicias. Para las fachadas se usó hormigón visto y ladrillo pardo. La cota del terreno en la acera de la calle de entrada hacia la Estación tuvo 3 m, mientras que el final del conjunto parroquial fue de 6,5 m. El presupuesto global de las obras fue de 14.482.792,37 pesetas, con un total de cuatro viviendas. Las obras se llevaron a cabo y actualmente la parroquia existe y sigue en activo.

6.7. Centro de Cálculo de la RENFE

El edificio en el que actualmente se encuentran las oficinas ADIF, ya estaba construido en el año 1967. Fue el Centro de Cálculo²²² de la RENFE y en él se implantó un sistema

²¹⁹ Carta que envía el Presidente del Consejo de Administración de RENFE al Ministerio de Obras Públicas el 11 de diciembre de 1961. Véase AGA, IDD (04)30, Caja 25/2076.

²²⁰ AGA, IDD (04)30, Caja 25/2076, carta de 11 de diciembre de 1961.

²²¹ AGA, IDD (04)43, Caja 26/25466.

²²² Sanz (1968), p. 109.

que resultó verdaderamente novedoso: el sistema electrónico de venta de billetes y reserva de plazas de los trenes de largo recorrido, que se puso en funcionamiento a lo largo de 1968. Para la conveniente instalación de sus equipos, se construyó este edificio compuesto de cinco plantas, dos sótanos y una terraza. Su construcción significó una nueva transformación del complejo ferroviario de Madrid-Delicias, ya que en su lugar existió, originariamente, un jardín que figuró en los planos de 12 de octubre de 1878 y que se conservó durante décadas. La construcción de este edificio se realizó justo delante del edificio de viajeros, lo que le ocultó aún más, pues ya estaba bastante escondido desde su emplazamiento original, a cierta distancia de la calle de acceso y en una zona hundida respecto a dicha vía principal.

6.8. Cierre de la Estación

El Plan de Ordenación Urbana de 1941 ya previó la futura desaparición de la Estación de Madrid-Delicias, cuyo tráfico absorbería la Estación de Atocha, pero ello no fue inmediato. Trascurridos los años, una carta²²³ escrita por Francisco Wais, el 26 de octubre de 1968, como director del Museo del Ferrocarril, dirigida al subdirector y comisario de Información y Relaciones Públicas, nos informó que, en octubre de 1968 ya se indicaba “la inminente supresión del servicio ferroviario en la estación de Madrid-Delicias, y de la determinación, en su vista, de no realizar en ella obra alguna, ni nada que represente compromiso de permanencia e impida la liberación del dominio de los terrenos”. Recordemos que en ese año se pretendió que las estaciones de ferrocarril de la ciudad de Madrid se redujesen sólo a dos: la de Chamartín y la de Atocha, y la de Madrid-Delicias o desaparecería o dejaría de usarse para viajeros.

En la citada carta hemos encontrado una serie de datos sobre varias de las construcciones que aún existían en la Estación de Madrid-Delicias en 1968. En ella, Wais apuntó la posibilidad de trasladar el pequeño “Museo del Ferrocarril”²²⁴ existente entonces en el Palacio de Fernán Núñez, sito en la calle de San Cosme y San Damián de Madrid, a alguna de las instalaciones de la Estación de Madrid-Delicias pues, según él, había unas cuantas que podrían ser aptas para tal fin, llegando a afirmar que había “gran cantidad de terreno y multiplicidad de instalaciones de que en Delicias actualmente dispone Renfe”. Entre las referidas construcciones incluyó: el edificio de viajeros con sus andenes, las instalaciones del depósito de máquinas y el taller de reparaciones, que estaban hacia el fondo y, no lejos de ellas, las naves de adecentamiento de coches. De todo ello, lo más codiciado fue el edificio de viajeros y los andenes, pensando que allí se podría instalar el museo, aunque reconoció, refiriéndose al edificio de viajeros, “que

²²³ Carta de Francisco Wais, primer director del museo, informando de la inminente supresión del servicio ferroviario en la Estación de Madrid Delicias, 26 de octubre de 1968. CIR/MF. Refⁿ 7-nº 48/68, consultada en el AHF.

²²⁴ Este primer museo dedicado a dicho medio de transporte fue inaugurado el 23 de marzo de 1967, convirtiéndose en el primer museo monográfico del ferrocarril en España. Se situó en el antiguo Palacio de los duques de Fernán Núñez, edificio que fue comprado por la compañía OESTE -para sede de sus oficinas- a los descendientes de los duques en el año 1934, pero en 1941 se integró a la RENFE. Se ubicó en la planta baja y constó de un vestíbulo y de cinco grandes salas formado por maquetas de locomotoras, coches y vagones, cuadros y objetos de asuntos ferroviarios, documentación antigua, etc. Dado que la Estación de Madrid-Delicias estaba en pleno funcionamiento por los años 1964-1965, con salidas y llegadas de trenes, en los años previos a la inauguración del primer museo no se pensó en la Estación de Madrid-Delicias como sede candidata para esa función debido a que estaba en funcionamiento.

sea lo más difícil, o imposible de salvar”. Igualmente consideró interesante la rotonda del depósito de máquinas como posible candidato a albergar dicho museo, pues, según escribió, serviría muy bien para “guardar las más viejas máquinas, piezas del Museo”, ya que daría lástima que desaparecieran. Algunas de las instalaciones enumeradas por Wais en su carta, fueron demolidas décadas después.

El cierre de la Estación de Madrid-Delicias se produjo tras la finalización de los enlaces ferroviarios de Madrid y la nueva Estación de Chamartín, que descongestionó el tráfico ferroviario de la Estación de Atocha. Así las cosas, el 30 de junio de 1969 finalizó el servicio de viajeros en la Estación de Madrid-Delicias, pero continuó abierta hasta que en el año 1971 también dejó de prestarse el servicio de mercancías, clausurándose definitivamente la Estación de Madrid-Delicias y concluyendo, de este modo, su explotación ferroviaria.

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

Durante el proceso de desindustrialización de la Estación tras el cese de la actividad industrial en 1971, su futuro fue incierto. Durante los años de la década de 1970, se especuló mucho sobre qué utilidad dar a la Estación de Madrid-Delicias y a sus terrenos, incluso sobrevivió a la tentativa de “la piqueta”, tras el abandono gradual y centrífugo de parte de sus instalaciones. Desde su cierre hasta 1980, la Estación sirvió de espacio para acumular enseres ferroviarios diversos -material fijo, rodante, móvil-, a modo de “almacén” de coches y vagones sobre unas vías llenas de maleza a lo que contribuyó la Asociación de Amigos del Ferrocarril. Años en que la Estación estuvo en estado de abandono utilizándose, parece ser, el antiguo pabellón de llegadas al estar allí ubicadas las oficinas de Estadística de la RENFE. Las instalaciones de mercancías, Movimiento, Recorrido, Vía y Obras o Material fijo quedaron, poco a poco, abandonadas, deteriorándose sus edificios en gran medida. El mal estado de conservación de algunas de las construcciones preludió su derribo, incluso fue demolida, años más tarde, la semirrotonda de 24 locomotoras con su puente giratorio que pasó a convertirse en una zona ajardinada y residencial, sin respetarse ciertas construcciones emblemáticas y de carácter histórico de gran valor.

En 1980, tras la fiebre especuladora que amenazó la existencia de la Estación desde su clausura, sin saber cuál sería el destino, la RENFE solicitó que se incoara²²⁵ expediente para que la Estación de Madrid-Delicias fuera declarada monumento histórico-artístico, y así poder cobijar en sus dependencias y en el edificio de viajeros sus fondos ferroviarios. Otra fecha clave en la vida de la Estación fue el 29 de abril de 1980, día en que se produjo un acuerdo entre la RENFE y la Administración del Estado, a través del Ministerio de Cultura y del Ministerio de Industria, por el cual se anunció la conveniencia de desarrollar en el emplazamiento de Madrid-Delicias la instalación del Museo Nacional Ferroviario²²⁶ de la RENFE y el futuro Museo Nacional de la Ciencia y de la Tecnología²²⁷, en virtud de lo cual se acometería la restauración del edificio de viajeros.

Así las cosas, entre 1980 y 1984, se ejecutaron las intervenciones necesarias para adaptar el edificio de viajeros al nuevo uso de ambos museos, estos trabajos de recuperación fueron sufragados por la RENFE y el Ministerio de Cultura. En 1980, el Ministerio de Cultura procedió a acondicionar, en el primer tramo del antiguo pabellón de salidas del edificio de viajeros, el denominado “Salón de la Energía” que formó parte del MUNCYT. La propuesta de este proyecto de restauración tenía como misión revitalizar el edificio y “evitar su ruina a más o menos largo plazo”²²⁸. Para su ejecución fueron necesarias obras de restauración y remodelación de esta zona. La memoria del

²²⁵ Véase “Legislación sobre la estación de Delicias, Museo Ferroviario”, *Resolución de 21 de enero de 1981*, Ministerio de Cultura. Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas, Madrid, BOE (1981), p. 3731.

²²⁶ El Museo Nacional Ferroviario vio modificada su denominación, a comienzos de la década de los noventa del siglo XX, por la de Museo del Ferrocarril, permaneciendo hasta la actualidad.

²²⁷ Creado por R. D. de 30 de junio de 1980.

²²⁸ Memoria descriptiva, p. 5, del proyecto sobre “Acondicionamiento ala izquierda para Salón de la Energía Estación de las Delicias. Madrid”, AGA, IDD (03)115, Caja 26/1656.

proyecto de obras nos informó que, el espacio que se pretendió adaptar para la exposición monográfica de la energía, fue el cuerpo de la derecha del antiguo vestíbulo de salidas/llegadas -visto desde el patio exterior-, de 65 m de longitud por 12 m de ancho, que estaba formado por muros de fábrica con estructura metálica atirantada en la cubierta, por lo que en la planta alta la altura del techo fue notablemente mayor a las otras plantas. El presupuesto total de ejecución, en octubre de 1980, fue de 29.375.804,54 pesetas. Como consta en la memoria constructiva “la estructura metálica triangulada de la cubierta es de gran interés histórico”, de ahí su preocupación en salvaguardarla. Entre las obras propuestas a realizar se señalaron las siguientes:

“Se procederá a derribar los actuales tabiques para conseguir la máxima diafanidad en las salas. Las paredes que queden se picarán y se tenderán de yeso nuevamente. Los forjados existentes soportan menos sobrecarga que la que se prevé para su futuro uso, por lo que se refuerzan con estructura metálica. Se prevé también un repaso general en la cubierta que es de fibrocemento. Del mismo modo se procederá con limas y bajantes. La carpintería exterior es de madera y está demasiado deteriorada para usarla, por lo que se sustituirá por otra nueva.”²²⁹

A consecuencia de ello, el interior de esta zona del primitivo pabellón de salidas quedó enormemente transformado, desaparecieron elementos arquitectónicos originales de su interior, se alteraron dependencias, se modificaron tabiques, etc., además de aplicarse añadidos estructurales como fueron los refuerzos metálicos de los forjados y desaparecieron algunos elementos de la época de sus construcción como fue la carpintería exterior, todo ello para adaptarse a las nuevas necesidades del futuro museo destinado a la Ciencia.

Además de esta intervención se acometieron otras. En 1982 el Ministerio de Cultura presentó un proyecto de restauración de la nave de andenes²³⁰. Según su memoria²³¹ descriptiva se pretendió convertir la nave central en un espacio común para albergar piezas pesadas del Museo del Ferrocarril, locomotoras, coches, vagones, etc., junto con elementos del Museo de la Ciencia y de la Tecnología, como aviones colgados de los pórticos -recalculándose con las sobrecargas previstas-, aparatos grandes ubicados en los andenes, etc. El objetivo fue convertir la gran nave de vías y andenes en el elemento común de organización de circulaciones, de descanso y de núcleo de los museos -con dotación para ambos de aseos, cafetería, etc.-. Aunque esta iniciativa no se llevó a cabo sí se realizaron las obras propuestas en el proyecto referentes a la pintura, los solados y los cielorrasos, las instalaciones de agua y electricidad, la fachada interior de la nave central -zona de fábrica, zona acristalada, repaso de canalones-, y la de la fachada principal. El presupuesto de contrata ascendió a 42.569.288,00 pesetas.

En ese mismo año de 1982, la Dirección General de Infraestructura del Transporte 1ª Jefatura Zonal de Construcción de Transportes Terrestres, presentó el proyecto²³² de restauración de las fachadas del ala este de la Estación de Madrid-Delicias para habilitar

²²⁹ Pliego de condiciones, p. 2, AGA, IDD (03)115, Caja 26/1656.

²³⁰ “Proyecto de restauración interior de la nave de andenes en la Estación de Delicias (Madrid)”, AGA, IDD (03)115, Caja 26/1659.

²³¹ Memoria descriptiva, p. 7, AGA, IDD (03)115, Caja 26/1659.

²³² “Proyecto de restauración de fachadas del ala este de la Estación de Renfe-Delicias”, AGA, IDD (04)000, Caja 83/2363.

parte de ese pabellón al MUNCYT y, dado que el estado de la fachada era “deplorable”, se convino empezar con la reparación de dicho ala. Las obras consistieron en: el cambio o restauración de la carpintería, en la renovación de las bajantes pluviales, en la restauración de las fachadas exteriores e interiores, y en la reposición de piezas de hierro fundido y de vidriería²³³. El proyecto fue aprobado el 16 de febrero de 1982²³⁴, y adjudicado a la empresa Agroman con un presupuesto de 35.971.300 pesetas, cuyo plazo de ejecución fue de diez meses estimados.

Por acuerdo de Presidencia de la RENFE, en febrero de 1982, se creó el Consejo de Patronato para proceder al desarrollo institucional del Museo Nacional Ferroviario como órgano superior de Dirección de Gobierno del mismo. Tras las restauraciones, reformas y acondicionamientos oportunos de los espacios del edificio de viajeros, el 19 de diciembre de 1984 se inauguró el Museo Nacional Ferroviario. Para ello se instalaron, en la primera planta del antiguo vestíbulo, las oficinas²³⁵ para la Dirección del museo tras ejecutar el proyecto de “acabados e instalaciones de locales”²³⁶ necesarios para su correcto funcionamiento, y se adaptaron antiguas dependencias de los dos pabellones laterales del edificio de viajeros en salas para la colección, incluso la nave central se convirtió en un gran espacio expositivo de material rodante ferroviario, denominado “sala de tracción”, aunque fue abierto al público en 1986. Para proteger ese material expuesto bajo la gran armadura central se instaló, en la boca de la nave -en el lado sur- un cierre acristalado de vidrio y metal con puertas para poder acceder de un lado a otro. Este acristalamiento se proyectó²³⁷ en 1983 y se colocó en 1984, previo a la reapertura del Museo Nacional Ferroviario en su nueva sede de la Estación de Madrid-Delicias, lo que supuso una transformación de la nave central original al quedar cerrada tras perder su actividad industrial y convertirse en un ámbito expositivo. El museo fue gestionado directamente por la RENFE hasta 1985, pero el 20 de febrero de 1985 se constituyó la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), entidad cultural privada - hoy pública, como ya señalamos- sin ánimos de lucro y reconocida por O. M. de 27 de mayo de 1985 que se encargó, desde ese momento, de la administración del museo y de la gestión del patrimonio ferroviario. Esta fundación fue creada por la RENFE y por los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) dentro del contexto de la protección del patrimonio documental e industrial ferroviario, coincidiendo, en fecha, con la promulgación de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español. La RENFE encargó a la FFE la gestión de ambos patrimonios, tal y como se contempla en sus Estatutos, institución que asumió la protección del patrimonio industrial mediante la recuperación, integración y conservación de la colección de piezas históricas ferroviarias del Museo Nacional del Ferrocarril entre los muros de la antigua “Estación de las Delicias”. En palabras de Miguel Muñoz, transformando un patrimonio empresarial, como el conformado por empresas ferroviarias privadas y públicas, en patrimonio público²³⁸.

²³³ Informe del ingeniero jefe, pp. 1-2, AGA, IDD (04)000, Caja 83/2363.

²³⁴ Liquidación provisional de las obras del “Proyecto de restauración de fachada del ala este de la Estación de Renfe-Delicias”, 1985, memoria, p. 2, AGA, IDD (04)000, Caja 83/2362.

²³⁵ AHF, DELa – 0024, con planos de la planta de oficinas, distribución y tamaño.

²³⁶ AHF, FFE, Caja 4/3.

²³⁷ El proyecto del cerramiento de la boca de la nave central corrió a cargo de Carlos Fernández-Cuenca, AHF, FFE, Caja 4/6.

²³⁸ Muñoz, (2011), p. 60.

Otro momento importante que afectó a la transformación del conjunto ferroviario de Madrid-Delicias, fue el Pasillo Verde Ferroviario. Tras la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1985²³⁹, distintos terrenos dedicados a usos ferroviarios se les dio un destino más acorde con su situación dentro del conjunto urbano. Esta zona sufrió grandes transformaciones urbanísticas a partir de la aprobación del Plan y durante la década de 1990, lo que produjo una reordenación del territorio y la creación de nuevos espacios verdes y residenciales al recalificar antiguos espacios industriales obsoletos, y tras la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1997 que ampliaba el anterior. Así, el barrio en que estaba enclavada la Estación de Madrid-Delicias, perteneciente al distrito municipal de Arganzuela, se revalorizó notablemente durante las últimas décadas del siglo XX. Paralelamente a esos acontecimientos, varios proyectos²⁴⁰ de Vicente Ramón Bedito, fechados en mayo y junio de 1987, nos indicaron el intento de salvaguardar algunas de las instalaciones industriales de Madrid-Delicias en desuso, proyectos tales como la reforma de albañilería, adecentamiento y rehabilitación de la nave taller en el servicio de Tracción; el de construcción de placa giratoria, bandeja de lavado y rotonda de máquinas; el proyecto de construcción de foso para placa giratoria, rotonda de estacionamiento de máquinas y haz de vías; el de rehabilitación para la nueva puesta en funcionamiento de la nave de pintura; o la ampliación del cerramiento del perímetro de la Estación. De todas ellas, ha quedado constancia de su ejecución el referido al cerramiento, para lo que se empleó dos tipos de cierres, uno de fábrica de ladrillo y otro de valla metálica. Estos proyectos indican la pervivencia de esas construcciones en 1987 y el interés en no destruirlas dado que se trataban de proyectos de reparación y acondicionamiento de espacios industriales al objeto de darles una utilidad. Excepto el cerramiento, esas instalaciones desaparecieron al poco tiempo.

Del Plan General de Ordenación Urbana surgió el Pasillo Verde Ferroviario²⁴¹, este proyecto consistió en la sustitución del conjunto de vías férreas en desuso para convertirlo en un gran bulvar y en nuevos barrios residenciales, y en la recalificación de los antiguos terrenos industriales que habían quedado sin servicio. Esta operación urbanística²⁴² tuvo como objetivo final mejorar el entorno urbano de los distritos del sur de Madrid y dotarlos de mejor infraestructura tras la reconversión de los terrenos ferroviarios. Ello trajo consigo la recuperación de la antigua línea de circunvalación para servicio de Cercanías, y la reconversión de parte del suelo de uso ferroviario en nuevos espacios verdes y residenciales, tras la enajenación de terrenos públicos recalificados y la venta de otros privados. Como hemos dicho, el objetivo fue crear un gran bulvar rodeado de árboles que conectaba desde el parque del Oeste, y los jardines de los alrededores de la Estación de Príncipe Pío preexistentes, hasta otros de nueva creación, caso del parque Tierno Galván, al final del área de Delicias. Se preveían dos

²³⁹ Plan aprobado el 7 de marzo de 1985 y publicado en el BOE el 14 de abril de ese año.

²⁴⁰ AHF, FFE, Caja 4/5 al 4/9.

²⁴¹ Se conoce al Pasillo Verde Ferroviario como el tramo del ferrocarril de circunvalación, de más de 7 km de longitud, que iba desde las estaciones de Príncipe Pío hasta Atocha pasando por las de Imperial, Peñuelas y Madrid-Delicias, y que hoy es la línea del Cercanías. El Pasillo Verde está situado, casi en su totalidad, en el distrito de Arganzuela.

²⁴² Se organizó mediante la constitución del consorcio urbanístico formado por el Ayuntamiento de Madrid y la RENFE; véase García (1999), p. 919 y 927.

importantes focos urbanos situados, cada uno de ellos, junto a las dos estaciones centenarias: el de la Estación del Norte, destinado también a uso terciario, y el de la Estación de Madrid-Delicias. Ambas zonas se conectarían por ese paseo arbolado de nueva creación.

Fueron años de enormes especulaciones sobre la utilidad que dar a esos terrenos, con diversos anteproyectos de contenidos e ideas tales como “El Parque de Las Delicias. Un proyecto de futuro”, cuya finalidad era transformar la Estación y sus alrededores en un parque temático de carácter urbano al encontrarse en el centro de Madrid; o el anteproyecto²⁴³ “Las Delicias. Campus Científico y Tecnológico”, de 1989, que dispuso de 18 hectáreas de superficie localizadas entre la Estación de Madrid-Delicias y el parque Tierno Galván, incluido el Planetario. Este *campus* museístico corría en paralelo con la formación de una zona ajardinada, de considerable extensión desde el auditorio del parque Tierno Galván hasta la Estación de Madrid-Delicias, dentro de un área en proceso de transformación espacial con la implantación de nuevos usos terciarios, residenciales y dotacionales.

Ilustración 11. Aspecto actual de las instalaciones de Madrid-Delicias



Fuente: Colección Paisajes Españoles, año 2000

La actuación del Pasillo Verde Ferroviario transformó por completo el complejo ferroviario de la Estación de Madrid-Delicias, construyéndose a su alrededor una zona residencial, superficies destinadas a parques y a jardines, áreas dotacionales y aparcamientos, lo que condujo a la desaparición progresiva de parte de las instalaciones

²⁴³ Biblioteca Ferroviaria, I – 2611.

de explotación ferroviaria, aunque sobrevivieron construcciones históricas como el edificio de viajeros, los tres muelles cubiertos de mercancías, el fielato de consumos, inspección de carruajes o el servicio sanitario.

Desde hace décadas, el estado de conservación de los elementos de hierro -estructurales y ornamentales- es preocupante al estar afectadas, en mayor o menor medida, por el proceso de oxidación, resultando visibles piezas -cornisas, remates, pilares, voladizos, etc.- con gran corrosión, lo que ha ocasionado desprendimientos. Sirva de ejemplo el desprendimiento ocurrido el 13 de agosto de 1994 de una de uno de los elementos portantes de la marquesina exterior del antiguo patio de salidas, totalmente oxidado y carente de resistencia, por lo cual se acordonó la zona y, posteriormente, se procedió a su intervención. O lo ocurrido con un fragmento de la cubierta a dos aguas del palastro galvanizado ondulado original de la nave central, situado sobre la boca en dirección Ciudad Real, que se arrancó esa parte y se desprendió, por lo que hubo que proceder a reintegrar la parte afectada con un añadido de cubierta nueva. Aunque más recientemente, la granizada del 9 de septiembre de 2008 y el mal estado de los roblones y de las piezas de sujeción de la cubierta de la nave central sumado al propio movimiento de la estructura, ocasionó la soltura de ellos, cayendo, en algunos casos, a las vías y a los andenes, por lo que tuvo que cerrarse el museo al público para solucionar el problema. Tras unos meses de estudio y fijación de piezas, se optó por cubrir la armadura con una malla ante futuros desprendimientos, tal y como se puede ver actualmente. A día de hoy, continúa el mal estado de abundantes piezas metálicas distribuidas en numerosas zonas del edificio de viajeros, largo de enumerar, y con ello se suceden sus roturas y desprendimientos.

De 1995-1996, fue la gran intervención practicada en parte del antiguo pabellón de llegadas del edificio de viajeros, cuyos proyectos de ejecución datan de 1994 y 1995. El primer tramo del pabellón estaba ocupado por las oficinas de Estadística de la RENFE, que ya se había modificando interiormente a principio de 1980 para adaptarse a despachos, hoy ocupados por las oficinas y los archivos del Gabinete de Informática. El resto del pabellón se vació por completo entre fines de 1995 y durante el año siguiente, alegando su “pésimo estado de conservación”. Por ello, sólo quedaron en pie las paredes de las fachadas que dan a la calle y al andén y la estructura metálica de la armadura que sujetó la cubierta que, antiguamente, fuera de pizarra. El resto se tiró por entero, inclusive la pared sur que luego se tuvo que hacer nueva. Durante la intervención se rehízo todo el interior, las dos plantas que conformó este nuevo espacio y sus dependencias, y se puso una nueva cubierta de fibrocemento, como la empleada en el resto de este pabellón y en la parte del antiguo pabellón de salidas destinado al MUNCYT. Actualmente, esta parte reformada está ocupada por el Centro de Formación de Circulación y Conducción de ADIF, con sus instalaciones, y por la sede de la Asociación Amigos del Ferrocarril, donde tiene su local social.

Del año 1998 es el proyecto²⁴⁴ del montaje de dos vías en el Museo del Ferrocarril y el acondicionamiento de su acceso a través de su pavimentación, que solicitó la Dirección del Museo del Ferrocarril para disponer de más capacidad y poder ampliar la colección de material de vía expuesto, complementando así la colección de material rodante. Para

²⁴⁴ AHF, DEL – 0001 – 007.

ello se precisó el montaje de vías y la construcción de elementos de apoyo. El emplazamiento de las dos vía fue detrás del antiguo edificio de servicio sanitario y a continuación del antiguo pabellón de salidas del edificio de viajeros, donde existían, entonces, restos del primitivo muelle de carga y vaciados de edificios demolidos. Correspondió a una estrecha franja, de unos 11 m de ancho por 100 m de largo, que, en 1998, fue considerada como una zona degradada y un foco de suciedad dentro de la Estación de Madrid-Delicias. Los dos tramos de vías, al mismo nivel, se proyectaron entre toperas y de unos 105 m de longitud, proponiendo un plazo de ejecución estimado de dos meses. Este proyecto se llevó a cabo y actualmente esas vías contienen material rodante del Museo del Ferrocarril de Madrid.

Cuadro 2. Edificios que se conservan y sus usos actuales

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

Fuente: elaboración propia. Información obtenida de la consulta de documentos y bibliografía.

A finales del siglo XX y al comienzo de la primera década de 2000, fueron derribándose gran parte de los edificios que se decían inservibles pues, durante muchos años, parte del espacio de la Estación de Madrid-Delicias quedó sin uso. La intención de crear edificios de nueva planta para albergar allí el nuevo MUNCYT en terrenos colindantes al Museo del Ferrocarril y propiedad de RENFE, con mejores conexiones de infraestructura y un mirador público allá por el año 2000, no pasó de proyecto, incluso

se planteó la posibilidad que el Museo del Ferrocarril pasase a ser una sección del MUNCYT. Actualmente, la zona que antaño contenía los muelles de mercancías, de carbón, de ganado, el apeadero, el cuartel, la cooperativa, varias naves, etc., se transformó en un terreno vacío con aspecto de abandonado dado los escombros, la maleza y la suciedad existente, y en el que también aparcan automóviles. Su lado opuesto, donde estuvieron los talleres de Recorrido, Movimiento, Vía y Obras y Material fijo, dependencias anejas, rotonda, etc., igualmente fueron demolidos para construir ahí una zona residencial de viviendas y jardines. Como también en jardín se convirtió una parte del conjunto de vías que dispuso la Estación de Madrid-Delicias.

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

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

Fuente: elaboración propia. Información obtenida de la consulta de documentos y bibliografía.

8. Conclusiones

La arquitectura industrial de la Estación de Madrid-Delicias ha de ser vista, como propuso Sobrino Simal para la arquitectura industrial en general, desde una triple perspectiva:

“Primero como piezas arquitectónicas vivas que son sujeto de constantes remodelaciones y reutilizaciones; en segundo lugar, como agentes activos de transformaciones urbanas y, en tercer lugar, como patrimonio histórico necesitado de catalogación, análisis y difusión.”²⁴⁵

Desde esta visión en el camino hacia la modernidad de la arquitectura industrial en España, nuestro acercamiento y estudio de las construcciones de la Estación de Madrid-Delicias, existentes o desaparecidas, y de sus usos, modificados a tenor de las remodelaciones y reutilizaciones que su biografía arquitectónica nos desveló, ha servido para entender mejor el pasado histórico y poder recomponer parte del patrimonio industrial ferroviario, pues tengamos en cuenta que sus edificaciones se realizaron en función de una organización del espacio y del trabajo de la industria del transporte. Consideramos que los edificios que han llegado hasta nuestros días son los vestigios del proceso de industrialización acontecido en el último cuarto del siglo XIX en Madrid, y el resultado de un urbanismo industrial y de una historia social, tecnológica y arquitectónica, al conjugarse armónicamente técnica y arte, que nos adentra en el terreno de la estética de lo industrial.

Si seguimos los criterios de valoración y de selección de los bienes industriales en relación a las bases marcadas en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial²⁴⁶, la Estación de Madrid-Delicias ha de ser valorada como un género industrial de notable importancia a tenor de los sujetos patrimoniales que han llegado hasta nuestros días, especialmente el edificio de viajeros, aunque sin olvidar otras piezas arquitectónicas. Todas estas arquitecturas proceden de un proyecto industrial que denominamos Estación de Madrid-Delicias fruto de la cultura del trabajo de la sociedad madrileña.

Varias son las razones por las que creemos que el edificio de viajeros debe ser considerado una pieza de alta estima. En primer lugar, por su gran interés formal vinculado en mayor medida -si nos referimos a su armadura- al trabajo del ingeniero que al del arquitecto -éste más relacionado a los pabellones laterales-, dado que el proyectista de la Estación de Madrid-Delicias firmó como “El Ingeniero Jefe de la Construcción E. Cachelièvre”, uno de los empleados procedente de la propia compañía ferroviaria CRB que proporcionó una nueva forma de entender este edificio industrial en particular y, por extensión, la arquitectura de todo el conjunto ferroviario. Para lo que se empleó unas formas y unos modos de construirse propios de la era mecanizada, basados en la funcionalidad, la racionalidad, la transparencia y la sinceridad, dentro de un contexto histórico y social del periodo decimonónico de nuestra ciudad. El edificio de viajeros de la Estación de Madrid-Delicias, como diría Inmaculada Aguilar, fue el resultado de un tipo edilicio que surgió para dar respuesta a la industria del transporte

²⁴⁵ Sobrino (2010), p. 32.

²⁴⁶ Recordemos que, aunque los criterios de este Plan fueron aprobados el 20 de abril de 2001, se revisaron y, nuevamente, se aprobaron el 26 de marzo de 2011. Se llevaron a cabo desde el IPCE.

ferroviario, y debemos valorar su aspecto arquitectónico e ingenieril desde la perspectiva de ser un fiel representante del arte de la construcción del último cuarto del siglo XIX, por lo que constituye “ese nuevo factor estético y artístico propio del periodo contemporáneo”²⁴⁷.

En segundo lugar, por la estructura metálica de la nave central. Esta armadura de hierro roblonado resultó de gran novedad cuando se instaló en Madrid debido a la técnica constructiva empleada, semejante a la de la Galería de Máquinas que presentó Henri de Dion en la Exposición Universal de París, de 1878. El mismo año en que se trajeron las piezas metálicas procedentes del extranjero a España para proceder a su instalación en el emplazamiento elegido, aunque su introducción en nuestro país se aprobó al comenzar 1879. Las semejanzas entre la armadura de De Dion y la de Cachelièvre son notables, además de las medidas señaladas, guardaron extraordinarias semejanzas estilísticas, corroborando la estandarización de elementos. Dado que la Galería de Máquinas parisina fue destruida, la de la Estación de Madrid-Delicias sirvió de testimonio del citado ejemplo francés. Y el que transcurriese muy poco tiempo entre la Exposición Universal y la fecha de 12 de octubre de 1878 de los planos de la armadura madrileña, aumentó su valor histórico y constructivo. A todo ello hay que añadir el aceptable estado de conservación de los elementos primordiales -a pesar de la necesidad de una restauración- que lo conformaron desde su inauguración en 1880 hasta nuestros días, es decir, los pórticos metálicos que constituyeron el esqueleto de la excepcional armadura de hierro, sin alterar lo sustancial y manteniendo su autenticidad e integridad. Este material se muestra sincero, con sus propias y singulares características y propiedades, y cuya ligereza se convirtió en su expresión espacial. La armadura de la nave central presentó los rasgos esenciales del diseño expresivo del proyectista Cachelièvre fiel a los postulados franceses, y fue la parte más original del todo el edificio de viajeros, pues en ella desapareció la masa y fluyó el espacio.

En tercer lugar, por el interesante lenguaje que proporcionaron los materiales y los ornamentos empleados y distribuidos por todo el edificio de viajeros, tanto los de hierro como los de ladrillo o cristal. Así se observó en los cierres de fábrica de ladrillo, con ladrillo macizo al exterior, en dos tonalidades de rojo y ornamentados con bandas y figuras geométricas policromadas en negro, y ladrillo revocado y moldurado en los paramentos interiores. Igualmente en la carpintería de madera de los amplios vanos, rematados en semicírculo, que proporcionaron luz y facilidad de acceso a los antiguos viajeros. En las cristalerías de los laterales y del frontón del testero, cuyos vidrios encajados en la fina arquería metálica se combinaron con las celosías de ventilación. Y por supuesto en el empleo del hierro, fundido y forjado, como en las barandillas de los balcones, en las celosías, en las pilastras de revestimiento de los pilares con sus basas, fustes y capiteles, en las dos marquesinas exteriores con sus ménsulas, pescantes, pletinas vaciadas con huecos, o su remate ondulado con rosetas y acróteras, y en los abundantes complementos del exterior del vestíbulo y de los pabellones laterales donde se recurrió al uso de modillones, rosetas, antenas, ornamentos con cabezas de felino, etc. Elementos que embellecieron el conjunto pero siempre dentro de la dignidad y sobriedad que los escasos medios económicos permitieron a la modesta compañía constructora de la Estación.

²⁴⁷ Aguilar (2011), pp. 9 y 16.

Y por último, por su valor testimonial, tratado por la crítica artística como un edificio singular de la denominada arquitectura de hierro del siglo XIX madrileño, es decir, un “edificio singular de relevante importancia dentro del Patrimonio Cultural y Artístico de la ciudad [de Madrid]”²⁴⁸, tal y como fue considerado en el proyecto de restauración de la Estación de Madrid-Delicias de 1980. En el Plan General de Ordenación Urbana de 1984, fue considerado edificio catalogado y de Protección Integral, debido a sus características monumentales, y en el Plan General de Ordenación Urbana de 1995 se inscribió en el Catálogo de Elemento Protegidos²⁴⁹ como edificio de Protección Singular. En este sentido, recordemos que se encontró dentro del denominado Conjunto Histórico de la Villa de Madrid, según decreto 41/1995 de 27 de abril de la Consejería de Cultura, publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 22 de mayo de 1995. Por ello, debe ser considerado como un elemento relevante de la historia de la arquitectura industrial española, debiéndose mantener y conservar sus características constructivas, volúmenes, formas y elementos decorativos a tenor del nivel de protección concedido. El edificio de viajeros se convirtió en el elemento emblemático e identificativo de toda la Estación de Madrid-Delicias, y mantuvo viva la imagen de aquellas primeras estaciones ferroviarias del siglo XIX, hoy, prácticamente, desaparecidas. A pesar de su condición de arquitectura prefabricada, estandarizada y de ensamblaje, rezuma proporción, ritmo, orden y, como no, belleza. Razones que nos llevaron a considerar la Estación, como dijo Pedro Navascués, “un incunable de la arquitectura ferroviaria”, o en la línea de lo que en su día apuntó Torres Balbás, que comparó las estaciones de ferrocarril con el mejor templo griego o con la catedral gótica más pura, ha equiparlo con cualquiera de las arquitecturas emblemáticas de cada época o de cada estilo. El edificio de viajeros es un modélico ejemplo de funcionalidad, tanto constructivo como ferroviario, de pureza y de sobriedad.

Entre las otras piezas arquitectónicas que debían ser consideradas de gran valía y que han pervivido recordaremos las siguientes: el fielato, aquella pequeña oficina proyectada en 1880 para el cobro de los arbitrios municipales que a de ser valorada como de alta estima debido a la escasez de este tipo de edificios destinados a esa función recaudatoria. También los tres muelles cubiertos del servicio de mercancías, con sus armaduras de hierro de tipo Polonceau tan frecuente en el siglo XIX y traídas del extranjero. Incluso, uno de ellos, el nº 1, recordemos fue el primer edificio de viajeros de la Estación de Madrid-Delicias, previo a la inauguración pues, aunque provisional, estuvo en activo ya en 1879. Sin olvidarnos del pabellón del servicio sanitario, que se ubicó en el antiguo patio de viajeros y fue una instalación promovida por la RENFE dedicada a la asistencia del personal de la empresa, cuyo proyecto de dotación se remontó a 1948, a pesar de su actual transformación interior. O el sencillo inmueble que antaño fuera inspección de carruajes.

Como indicó Ruskin, y hemos podido confirmar con la Estación de Madrid-Delicias, las instalaciones industriales, como elementos vivos que son, nacen, se transforman y mueren, a pesar de la pujanza y poderío que en su día tuvieron. La arquitectura de la Estación es el testigo de un pasado histórico e industrial madrileño y español. La reutilización de parte de sus instalaciones, como ocurrió con el edificio de viajeros

²⁴⁸ Memoria descriptiva, p. 1, AGA, IDD (03) 115, Caja 26/1656.

²⁴⁹ Ayuntamiento de Madrid, Gerencia Municipal de Urbanismo, A-Edificios; CA-73/9, 559/4-5/9.

convertido en el Museo del Ferrocarril de Madrid y en el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología, supuso su defensa y conservación, salvaguardándose parte del patrimonio industrial a pesar de la pérdida de su primigenia función. Este cambio de uso sirvió para reintegrar su arquitectura e ingeniería a la vida cotidiana y cultural de Madrid.

Factores como el deterioro de los edificios industriales cerrados y abandonados, producido por la clausura de la explotación ferroviaria, o el crecimiento de la metrópoli, pusieron en peligro parte de los edificios de la Estación de Madrid-Delicias, destruyéndose, como hemos insistido, elementos que configuraron la imagen industrial y conformaron el espacio -talleres e instalaciones de Recorrido, Movimiento, Vía y Obras o Material fijo, varios muelles, almacenes, depósito de locomotoras, playa de vías, naves, casillas, etc.-.

Ilustración 12. Fachada de los edificios de Material fijo, Movimiento y Recorrido, y de la fachada de Vía y Obras, respectivamente, años 80 del siglo XX. Instalaciones que se demolieron



Fuente: Museo del Ferrocarril de Madrid.

Estas dependencias conformaron un paisaje, un paisaje industrial y urbano que lo articularon. Parece ser que no se tuvo en cuenta la recomendación de la Carta de Atenas de 1931 cuando anunció que “la mejor garantía para la conservación de los monumentos reside en el respeto del pueblo”, puesto que los vecinos de instalaciones industriales ya cerradas, como fue el caso de la Estación de Madrid-Delicias, consideraron antiestéticas las estructuras de su entorno y no “monumentos”, opinando que afeaban el paisaje. Y no sólo los vecinos, sino tampoco lo tuvieron en cuenta las administraciones del Consorcio del Pasillo Verde Ferroviario, la RENFE y el Ayuntamiento de Madrid, que ejecutaron cesiones de suelo ferroviario para obras de infraestructura urbanística y equipamientos, dotaciones e instalaciones, dentro del Plan General de Ordenación Urbana, con la consecuente especulación del terrenos y la obtención de interesantes ingresos económico. Solares que se convirtieron en calles urbanizadas y edificaciones tras la demolición de instalaciones ferroviarias, anulando parte de la vida que antaño allí existió. El patrimonio industrial de la Estación de Madrid-Delicias quedó mutilado, y entre las pérdidas más significativas queremos recordar el depósito con la rotonda de locomotoras, cuyo tipo de instalación industrial tan representativa escasea en la actualidad, a excepción de contados ejemplos como el depósito de Valladolid, el de Vila Nova i la Geltrú o, aunque más reciente, el de Monforte de Lemos.

Ante tal situación, resultó difícil conciliar prevención y conservación, de algunos de los bienes patrimoniales inmuebles de la Estación de Madrid-Delicias, con los intereses urbanísticos y sociales, de ahí la necesidad de conservar los testimonios que han sobrevivido, y en el escenario donde nacieron, ya que son los vestigios del pasado industrial. Edificios que albergaron un conjunto de máquinas, un sistema de trabajo y una actividad comercial dedicada al ferrocarril, y cuyas transformaciones, ampliaciones, derribos y reutilizaciones siempre dependieron de las necesidades de su producción. Recordemos que, desde enero de 1981²⁵⁰ y a pesar de los años transcurridos, la Estación de Madrid-Delicias -aunque no todo su conjunto- tiene incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico, y está pendiente de su declaración definitiva. Por ello, creemos que es necesario aplicar y ejecutar la legislación vigente, ya sea a nivel estatal o autonómico, para que, a la mayor brevedad posible, sea resuelto y así poder alcanzar la debida protección jurídica que se merece para su correcta conservación.

Y como conclusión final queremos insistir en que, dentro del panorama arquitectónico ferroviario español, la Estación de Madrid-Delicias nos merece una especial atención por diferentes motivos: porque fue la primera estación monumental de Madrid, por las características constructivas que en ella concurren, por la ubicación en la urbe madrileña del siglo XIX, por el acomodo de las diferentes compañías ferroviarias a las que perteneció, porque el edificio de viajeros fue un espléndido ejemplo de la arquitectura del hierro de carácter funcional y económico, y por la decisión de adaptar parte de dicho edificio de pasajeros en sede del Museo del Ferrocarril de Madrid, nuevo uso que garantizó su puesta en valor más allá de su valor arqueológico. Las construcciones actuales de la Estación de Madrid-Delicias fueron los vestigios de un espacio de trabajo procedentes de la industrialización madrileña de los siglos XIX y XX, cuyo conocimiento nos sirvió para recomponer su patrimonio histórico ferroviario

²⁵⁰ BOE (1981), p. 3731.

y con ello su puesta en valor. Legado patrimonial de una sociedad que debemos conservar, divulgar y transmitirlo a nuestros sucesores para que sea disfrutado por todos, como ya se nos invitó a poner en práctica en la mencionada Carta de Atenas en 1931, y despertar una nueva sensibilidad hacia la arquitectura industrial para evitar su desaparición y poder mantener parte de su memoria histórica.

Bibliografía

- AGUILAR CIVERA, I. (1988): *La estación de ferrocarril puerta de la ciudad*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- AGUILAR CIVERA, I. (1993): “Entretiens sobre arquitectura industrial. Conferencias pronunciadas por F. Cardellach en la Universidad de Barcelona. Curso 1907-1908”. *Ars Longa, Cuadernos de Arte*, nº 4, 21-35.
- AGUILAR CIVERA, I (1998): *Arquitectura industrial. Concepto, método y fuentes*, Valencia: Diputación de Valencia.
- AGUILAR CIVERA, I (1999): *El patrimonio arquitectónico industrial*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- AGUILAR CIVERA, I. (2001): “La investigación sobre el Patrimonio Industria. Una revisión bibliográfica”. *TST*, nº 1, 169-186.
- AGUILAR CIVERA, I. (2007): “Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización”. *Bienes Culturales. Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, nº 7, 71-101.
- AGUILAR CIVERA, I. (2011): “Arquitectura industrial: características básicas”. En *X Congreso Internacional de la AEHE, 8-10 Septiembre 2011*, Universidad Pablo de Olavide, Carmona (Sevilla), 1-16.
- AGUILAR MERLO, Miguel de (1970): “Museo del Ferrocarril”. *Revista científico-Literaria de Medicina de Urgencia*, Año IV, nº 17, 51-54.
- ALFONSO BALLOL, B., SANZ FERNÁNDEZ, J. (1987): *El Camino de Hierro. De la habana a Güines. Primer ferrocarril de Iberoamérica*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- ÁLVAREZ QUINTANA, C. (1996): “Apuntes para una estética de la arquitectura industrial del siglo XIX”. *Ábaco*, nº 8, 47-56.
- Análisis de factibilidad del futuro Museo del Ferrocarril y del transporte Urbano y Metropolitano de la Comunidad Valenciana* (1999). [s.n.]: [s.l.].
- ARACIL BELLOD, J.J. (1986): “La estación de Delicias: Análisis de una estructura integral”. En *Madrid-Delicias. Historia de una estación*. 70-75. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Museo del Ferrocarril.
- ARACIL MARTÍ, R. (1982): “La investigación en arqueología industrial”. En *Actas de las I Jornadas sobre la Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial*, 17-24. Bilbao: Departamento de Cultura del Gobierno Vasco.
- ARTOLA, M. (Dir.) (1978): *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*. Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España.
- BENEVOLO, L. (2007): *Historia de la arquitectura moderna*. Baelona: Gustavo Gili.
- BIEL IBÁÑEZ, M. P. (2001): “Arqueología industrial”. En UBIETO, A. (ed.): *III Jornadas de Estudios sobre Aragón en el umbral del siglo XXI, Caspe, 15-17 de diciembre de de 2000*. p. 211-249. Zaragoza: Instituto de Ciencias de la Educación, Universidad de Zaragoza.

- BUCHANAN, R. A. (1972): *Industrial archaeology in Britain*, Harmondsworth : Penguin Books.
- CAPEL, H. (1996): “La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial”, *Documents d’Anàlisi Geogràfica*, nº 29, 19-50.
- CARDEÑOSA, B. (2009): “Estaciones paradas en los caminos de hierro”, *Historia de Iberia Vieja*, nº 44, 80-89.
- La Carta de Atenas* (1931). [s.l.]: CIAM
- CARTA DE NIZHNY TAGIL (2003): *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial* (2003) Moscú: TICCIH.
- Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de los Monumentos y los Sitios* (1964). Venecia: [s.n.].
- Cartografía básica de la ciudad de Madrid. Planos históricos, topográficos y parcelarios de los siglos XVII-XVIII-XIX y XX* (1979). Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid: Madrid.
- CERDÁ PÉREZ, M. (2008): *Arqueología industrial*. Valencia: Universitat de València.
- COMPAÑÍA DE EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL Y DEL OESTE DE ESPAÑA (1902-1927) *Memorias*. Madrid: Compañía MCP y Oeste.
- COMUNIDAD DE MADRID. Resolución de 7 de octubre de 1996. *Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid* 18 de octubre de 1996, (249) p. 6.
- CÚELLAR VILLAR D. (2007): *El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo*. Madrid: Programa de Historia Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- CUÉLLAR VILLAR, D. [et.al.] (2007): “La luz escrita del tren: el archivo fotográfico del AHF y la colección B. Cabrera”. *Patrimonio Cultural y Derecho*, nº 11, 195-222.
- Delicias 1880* [Videograbación] (1986). Madrid: RENFE. Dirección de Comunicación Corporativa y Relaciones Externas. Centro Audiovisual.
- Las Delicias. Campus científico y tecnológico. Anteproyectos de contenidos e ideas* (1989) . Madrid: [s.n.].
- DÍAZ PENA, R (2008): “Retrato fotográfico iluminado de Pedro Martínez de Hebert”. *Pieza del mes. Museo Cerralbo, Abril 2008*, 3-29.
- DOMÍNGUEZ, C. (1986): “La Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España”. En *Madrid-Delicias. Historia de una estación*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Museo Nacional Ferroviario.
- DOUET, J. (1997): “Arqueología industrial en Gran Bretaña”, *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 21 de diciembre, 106-111.
- “Edición de la noche: Inauguración de la estación de Delicias” (1880, 30 de marzo) *La Correspondencia de España*.

- ESCOBAR, A. (1879): “Una expedición regia”. *La Ilustración Española y Americana*, Año XXIII, nº VI, 111-114.
- ESPAÑA. *Resolución de 21 de enero de 1981. Boletín Oficial del Estado*, nº 42, 18 de febrero de 1981, (42), p. 3731.
- Las Estaciones Ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad* (1980). Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- ESTEVE GARCÍA, J.P. (2008): *El ferrocarril Madrid-Ciudad Real-Badajoz: Historia del primer acceso ferroviario a Portugal*. Barcelona: Lluís Prieto.
- ESTEVE GARCÍA, J.P., BRAVO FERNÁNDEZ, A. (2009): *El ferrocarril en Madrid*, Madrid: Ediciones La Librería.
- “Esta tarde á las cuatro se ha inaugurado oficialmente la estación del ferro-carril de Madrid á Badajoz, establecida en el paseo de las Delicias” (1880, 30 de marzo): *El Globo*.
- “Estación definitiva de la línea de Madrid á Ciudad-Real y Badajoz” (1880, 1 de abril): *Diario Ilustrado*.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, J., VILA ÁLVAREZ, N. (2010): “Arqueología industrial, mundo del trabajo y fuentes orales. Una aproximación interdisciplinar: El proyecto «El Mundo del trabajo de los ferroviarios en Asturias»”. *Lámpara*, nº 3, 71-82.
- FERNÁNDEZ SANZ, F.(1984): *Museo Nacional Ferroviario. Madrid-Delicias*, Madrid: [s.n.].
- “Ferro-carril directo de Madrid a Ciudad-Real. Estación de Madrid” (1879). *Revista de Obras Públicas*, 27, tomo I (21), 237-242; (22), 256-259; (23), 264-266; (24), 279-286.
- “Ferro-carril directo de Madrid a Ciudad-Real. Inauguración de la Estación definitiva en Madrid” (1880), *Revista de Obras Públicas*, 28, tomo I (7), 78.
- FORNER PÉREZ, F. (2004): *Los Centenarios*. Madrid: Servihotel Comunicación.
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1989) *Memoria 1988*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (2008): “El Museo Nacional Ferroviario: su peculiar naturaleza jurídica”. En *Estudios sobre el derecho del Patrimonio Histórico*. Madrid: Fundación Registral,
- GARCÍA LOZANO, I. (2007): “El Museo del Ferrocarril”. Madrid: *Asociación para Residencias de Pensionista Ferroviarios*, nº 163, 8-9.
- GARCÍA LOZANO, I.: (2007) “El museo del ferrocarril en Madrid”. *Madrid Histórico*, nº 7, 90-93.
- GARCÍA LOZANO, I., MORENO BURGOS, M.D. (2008): “Museo del Ferrocarril de Madrid: un cuarto de siglo integrado en la red cultural madrileña”. *Asociación de Ingenieros Industriales de Madrid*, nº 13, 34-39.

- GARCÍA MELERO, J.E.(1998): *Arte español de la Ilustración y del siglo XIX. En torno a la imagen del pasado*. Madrid: Ediciones Encuentros.
- GARCÍA SANTOS, A. (1999): “Actuaciones urbanísticas ferroviarias: el Pasillo Verde Ferroviario de Madrid”. En MUÑOZ RUBIO, M.(ed. lit): *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, Industria y Sociedad*, 917-932. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GONZÁLEZ YANCI, M.P. (1977): *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la Geografía urbana*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños.
- GRANDA LORENZO, S. (2010): “La protección del Patrimonio Histórico Industrial: marco normativo e institucional”. *Llámpara*, nº 3, 49-56.
- Guía del Museo del Ferrocarril. Estación Madrid-Delicias* (1996). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Guía didáctica. Museo del Ferrocarril. Madrid-Delicias. En tren* (2009). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GUERRERO, A. (2010): “Elogio y censura de la arquitectura industrial desde la arquitectura”. *Llámpara*, nº 3, 29-37.
- HERCE INÉS, J.A. (1998): *Apuntes sobre arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla-La Mancha 1850-1936*. Toledo: Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha.
- HUDSON, K. (1963): *Industrial Archaeology. An Introduction*, London: J. Baker.
- HUDSON, K. (1979): *World Industrial Archaeology*. Cambridge: University Press.
- “Inauguración de la línea férrea Madrid-Ciudad-Real” (1879-1880), *La Ilustración Española y Americana*, 83-85.
- “Inauguración del ferrocarril directo de Madrid a Portugal” (1881-82), *La Ilustración Española y Americana*, 250-251.
- INSTITUTO DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL (2007): “El Plan del Patrimonio Industrial”. *Bienes Culturales. Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, nº 7.
- J. Laurent, I: La documentación fotográfica de la Dirección General de Bellas Artes y Archivos* (1983). Madrid: Ministerio de Cultura.
- “La estación de Las Delicias. Ferro-carril de Ciudad-Real á Badajoz” (1879, 4 de agosto). *La Época. Científica, Literaria, Financiera, Industrial y Mercantil*, Año XXXI, nº 9.738.
- “Las estaciones en España. Madrid. Estación de las Delicias” (1911). *¡Adelante!*, nº 6.
- La Génie Civil. Reveu Générale des Industries Françaises et Étrangères* (1880-1884). París.
- LALANA SOTO, J.L. (2011): “Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio”. *TST*, nº 20, 186-203.
- LALANA SOTO, J.L., SANTOS Y GANGES, L. (2009): “Las fronteras del Patrimonio Industrial”. *Llámpara*, nº 2, 7-20.

- LALANA SOTO, J.L., SANTOS Y GANGES, L.(2010): “Criterios básicos de actuación sobre el antiguo depósito de locomotoras de Valladolid”. *Lámpara*, 2010, nº 3, 57-62.
- LEÓN, M. (2005): *Diccionario de tecnología ferroviaria. Glosario de términos ferroviarios definidos en español con traducción a: alemán, francés, inglés, italiano y portugués*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- LIZANA RIVAS, E. (1993): *El ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal (MCP) y su incidencia territorial*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- LÓPEZ DÍAZ, J.(2007): *La Vivienda social en Madrid: 1939-1959*. Madrid: Ministerio de Vivienda.
- LÓPEZ GARCÍA, M. (1984a): “Una vida nueva para una vieja estación: Madrid-Delicias” *Revista Papel*, nº 12, 63-66.
- LÓPEZ GARCÍA, M. (1984b): *Delicias: una estación-museo*. Madrid: [Autoedición].
- LÓPEZ GARCÍA, M. (1986a): “Delicias, una estación-museo”. En *Madrid-Delicias. Historia de una estación*, 46-55. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Museo Nacional Ferroviario.
- LÓPEZ GARCÍA, M. (1986b): *MZA. Historia de sus estaciones*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- LÓPEZ YEPES, J. (1979): *Delicias. Madrid*. Madrid: Espasa-Calpe.
- LOZANO CARBAYO, P. (2007): *Guía didáctica del Museo del Ferrocarril de Madrid*. Madrid: Museo del Ferrocarril, Ayuntamiento de Madrid.
- “Madrid: inauguración de la estación definitiva de ferro-carril de Madrid á Ciudad-Real y Badajoz” (1880, 8 de abril) *La Ilustración Española y Americana*, nº XIII, 219-220.
- Madrid-Delicias. Historia de una estación* (1986). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Museo Nacional Ferroviario.
- MAÑÉZ PASCUAL, F. (1996): *Arqueología Industrial*. Valencia: Universidad Politécnica.
- MARTÍNEZ PEÑAS, L.(2009): “La Ley de Defensa del Patrimonio de 1993”. *Lámpara*, 2009, nº 2, 46-54.
- MARTÍNEZ VARA, T. (1990): *El Museo Nacional del Ferrocarril*. Madrid: Cuadernos Madrileños, nº M-3.
- MEEKS, C.L.V. (1995): *The railroad station. An Architectural History*. Nueva York: Dover Publications.
- MORENO BURGOS, D., GARCÍA LOZANO, I., MÉNDEZ SUAN, J.M. (1996): *Guía del Museo del Ferrocarril*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MORENO BURGOS, M.D. (1986): “Historia y explotación de la Compañía de ferrocarriles Madrid-Cáceres-Portugal”, 10-20. En *Madrid-Delicias. Historia de una estación*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Museo Nacional Ferroviario.

El mundo de las estaciones. Exposición celebrada en el Palacio de Velázquez, Noviembre 1980-Diciembre 1981 (1980). Madrid: Ministerio de Cultura.

MUÑOZ RUBIO, M. (2011): “Spanish historical railway heritage”. *Comboios em linha*, nº 1, 54-60.

MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J., VIDAL OLIVARES, J. (Ed.) (1999): *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

NAVASCUÉS PALACIO, P.(1992): *El siglo XIX bajo el signo del Romanticismo, Introducción al Arte Español*. Barcelona: Silex.

NAVASCUÉS PALACIO, P. (2007): *Arquitectura e ingeniería del hierro en España (1814-1936)*. Madrid: Fundación Iberdrola.

“Noticias. Inauguración oficial de la estación de ferro-carril de Madrid á Badajoz, establecida en el paseo de las Delicias” (1880, 1 de abril). *El Conservador*.

ORTUÑEZ GOICOLEA, P.P., HERNÁNDEZ GARCÍA, R., ZAPARAÍN HERNÁNDEZ, F.(2010): “Patrimonio Industrial e historia económica”. *AREAS, Revista Internacional de Ciencias Sociales*, nº 29, 39-50.

Parque de las Delicias: dossier del proyecto (199?). RENFE, Dirección de Urbanismo y Patrimonio: Madrid.

RAHOLA, S. (1913-1923): *Tratado de ferrocarriles*. Madrid: Rivadeneyra.

RENFE (1969): *Museo del ferrocarril*. Madrid, [s.n.].

RÉPIDE, P. de (1985): *Las calles de Madrid*. Madrid: Ediciones La Librería.

REPULLÉS Y VARGAS, E.M. (1879): “Inauguración del ferro-carril directo de Madrid á Ciudad-Real”. *Anales de la Construcción y de la Industria*, Año 4, nº 3, 37-39.

REYES TÉLLEZ, F.(2003): *Arqueología Industrial*. Córdoba: Fundación Ideor.

RODRÍGUEZ CUNILL, I. (2001): “Arquitectura del siglo XIX. Arquitectura del último tercio del siglo XIX”, *Arte Español*, 1-27.

RODRÍGUEZ, J.I. (2006): “Estaciones de ferrocarril en España. Madrid: Las cuatro estaciones”. *Revista del Ministerio de Fomento*, nº 553, 132-143.

RUIZ DE LA PEÑA RUIZ, D. (2010): “El Patrimonio Industrial en el marco de la protección del Patrimonio Cultural de Asturias”. *Llámpara*, nº 3, 39-47.

SANTOS Y GANGES, Luis (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

SANZ CAJA, V. (1968): “El sistema electrónico de venta de billetes y reserva de plazas”. *Vía Libre*, nº 49, 106-109.

SICA, P. (1981): *Historia del Urbanismo: el siglo XIX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

- SIMOES, A. (1986): “Historia del enlace con Portugal”, 24-27. En *Madrid-Delicias. Historia de una estación*, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Museo Nacional Ferroviario.
- SOBRINO SIMAL, J. (1996): *Arquitectura industrial en España (1830-1990)*. Madrid: Cátedra.
- SOBRINO SIMAL, J. (2008): “La arquitectura ferroviaria en Andalucía. Patrimonio ferroviario y líneas de investigación”, Tomo II, 823-888. En *150 Años del ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía y Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- SOBRINO SIMAL, J. (2010): “Ver y hacer ver: modernidad y arquitectura industrial en España”. *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, nº 29, 31-37.
- SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL (1882-1928): *Memorias y rapports*. Madrid: Compañía MCP.
- TEIXIDOR CADENAS, C. (1990): “Una gran obra de la Compañía de Fives-Lille”, *Vía Libre*, Año XXVII, nº 318, 51-52.
- TORRES BALLESTEROS, N. (2012): “Arquitectura y Arqueología Industrial de la Estación de Madrid-Delicias”. *Actas del VI Congreso de Historia Ferroviaria*. 6º Congreso de Historia Ferroviaria. 5 al 7 de septiembre de 2012. Vitoria:-Gasteiz. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- WAIS Y SAN MARTÍN, F.(1933): *Explotación técnica de Ferrocarriles*. Barcelona: Labor.
- WAIS Y SAN MARTÍN, F. (1969): “La estación de Delicias”, *ABC* (5-7-1969).
- WAIS Y SAN MARTÍN, F. (1976): “El Museo del Ferrocarril Español”. *Revista de Obras Públicas*, nº 3132, 411- 414.
- WAIS Y SAN MARTÍN, F. (1987): *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. 3ª ed. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Siglas más utilizadas

AGA: Archivo General de la Administración.

AHF: Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid.

CRB: Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz.

FFE: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

FEVE: Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha.

IPCE: Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPHE: Instituto del Patrimonio Histórico Español hasta el año 2008).

MCP: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal.

MCPO: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España

MUNCYT: Museo Nacional de Ciencia y Tecnología.

NORTE: Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

MZA: Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante.

OESTE: Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.

RENFE: Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Índices de Cuadros e Ilustraciones

Cuadros

Cuadro 1. Datos destacados de la Estación de Madrid-Delicias	9
Cuadro 2. Edificios que se conservan y sus usos actuales.....	80
Cuadro 3. Edificios, artefactos y elementos auxiliares que han desaparecido	81

Ilustraciones

Ilustración 1. Detalle de “Plano General. Conjunto”. Planta de edificio de viajeros anterior al proyecto de modificación de dependencias. 12-10-1878	23
Ilustración 2. “Sección Transversal” de la nave central y los pabellones laterales con sus respectivas marquesinas exteriores. Corte desde el vestíbulo de salidas. 12-10-1878	27
Ilustración 3. Inauguración de la Estación, 30 de marzo de 1880, según el grabado de Comba, y estado actual de la nave central del edificio de viajeros.	29
Ilustración 4. Detalles del edificio de viajeros y materiales empleados en distintas zonas: hierro, ladrillo, cristal, granito, madera, pizarra -sustituida- y palastro.	32
Ilustración 5. Plano y detalles de la armadura Polonceau del muelle cubierto de mercancías (12-10-1878) y estado actual de la estructura metálica	34
Ilustración 6. Restos actuales del embarcadero del muelle de ganados. Paramentos de mampuesto, sillares y ladrillos.	37
Ilustración 7. Fielato. Detalles del estado actual de la construcción proyectada y aprobada en 1880.....	41
Ilustración 8. Interior del vestíbulo tras la reforma de los años 1906-1907	47
Ilustración 9. Ubicación de las instalaciones de Madrid-Delicias.....	64
Ilustración 10. Obras de mejoras y adecentamiento del vestíbulo del edificio de viajeros	65
Ilustración 11. Aspecto actual de las instalaciones de Madrid-Delicias.....	78
Ilustración 12. Fachada de los edificios de Material fijo, Movimiento y Recorrido, y de la fachada de Vía y Obras, respectivamente, años 80 del siglo XX. Instalaciones que se demolieron.....	85

Anexos: recopilación documental comentada

Como ya expusimos al comienzo, para llevar a cabo el contenido de esta memoria de trabajo sobre la Estación de Madrid-Delicias, procedimos a la consulta de las fuentes tradicionales, es decir, las fuentes documentales en los archivos y las fuentes publicadas -obras generales, revistas y publicaciones periódicas-²⁵¹. Los archivos que hemos consultado con mayor profundidad han sido los siguientes:

El Archivo Histórico Ferroviario-Museo del Ferrocarril (AHF), tanto en su anterior ubicación en la sede de la FFE de la madrileña calle de Santa Isabel, nº 44, como en su nueva dirección²⁵² en el Museo del Ferrocarril, Paseo de las Delicias, nº 61, que, junto con la Biblioteca Ferroviaria, la Hemeroteca y la Fototeca, forman un destacado Centro de Documentación de temática ferroviaria. Además de la documentación escrita se han consultado fuentes icónicas como planos de edificios, dibujos, grabados y colecciones de los fondos fotográficos del AHF-Museo del Ferrocarril.

Y el Archivo General de la Administración (AGA), en Alcalá de Henares, situado en el Paseo de Aguadores, nº 2, cuya consulta ha sido de gran valía al aportarnos información desconocida sobre la Estación de Madrid-Delicias. No obstante, parte de dicha documentación había sido tratada por otros investigadores con anterioridad, pero sus referencias estaban cambiadas -debido a las actualizaciones- con lo cual el primer paso a realizar fue el cotejo y la actualización de las antiguas signaturas. Nos consta que alguno de los expedientes del AGA fue consultado por Inmaculada Aguilar, Pedro Navascués y Mercedes López para sus estudios, pues así se comprobó en las publicaciones que hemos citado. Sin embargo, un abultado número de documentos que hemos analizado nos ha resultado desconocido -no citados en ninguna publicación-, por lo que su inclusión en esta recopilación documental les confiere un carácter inédito.

También hemos realizado consultas puntuales en: el Archivo General del Ministerio de Economía y Hacienda, en la calle Alcalá, nº 9-11, de Madrid; el Archivo Histórico del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología, en el Paseo de las Delicias, nº 61, de Madrid -situado en antiguas dependencias del edificio de viajeros de la estación de Madrid-Delicias-; el Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, situado en la calle Ramírez de Prado, nº 3, en Madrid; el Archivo Central del Instituto de Patrimonio Cultural de España, en la calle Pintor El Greco, nº 4, de la Ciudad Universitaria de Madrid; y, por último, en el Archivo Fotográfico de Paisajes Españoles, con buenas fotografías aéreas del conjunto de la Estación, de gran valor para observar las transformaciones acaecidas.

²⁵¹ Referencias incluidas en el apartado anterior sobre Bibliografía.

²⁵² El 28 de octubre de 2011 se inauguraron las nuevas instalaciones del Archivo Histórico Ferroviario y de la Biblioteca Ferroviaria, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en el Museo del Ferrocarril de Madrid de la Estación de Madrid-Delicias.

Archivo Histórico Ferroviario-Museo del Ferrocarril (AHF)

Fuentes documentales

El criterio empleado para describir el contenido de los expedientes consultados ha sido seguir el orden de la numeración de las signaturas topográficas correlativas de las distintas series creadas por el propio archivo y no el diacrónico, dado que algunos expedientes contienen fechas entremezcladas.

AHF, B – 0076 – 001

Este expediente contiene 1 documento -o subexpediente-. Serie documental: Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Estudios y proyectos. Depósito de planos. Corresponde a un conjunto de planos antiguos sobre la “estación de Madrid de la línea directa de Madrid a Ciudad Real”, así denominada la Estación en el siglo XIX. Fechas extremas: del 24 de junio de 1879 hasta 5 de febrero de 1880 -algunos planos están sin fechar-.

1 Plano de la verja delantera del edificio de viajeros y elevación de los hierros para la puerta del jardín. Fecha: 24 de julio de 1879, con epígrafes en francés. Contiene el sello de la Compañía Fives-Lille, de París, lo que nos indica la procedencia de esta pieza. Corresponde a la verja elíptica que se puso delante de la actual entrada al Museo del Ferrocarril como cerramiento de un pequeño jardín delante de la nave central, pues recordemos que al edificio de viajeros se accedía entonces por los pabellones laterales de salidas y llegadas.

2 Planos del dibujo de una rejilla para sumidero de aguas. Es copia en ferroprusiato con fecha de 5 de febrero de 1880. Muestra la firma del ingeniero jefe de la construcción Émile Cachelièvre.

1 Plano con el detalle de un “Kiosco” para despacho de equipajes, ubicado en el vestíbulo del pabellón de salidas del edificio de viajeros. Sin fecha.

1 Plano sobre la disposición de la barandilla y el kiosco para despacho de equipaje. Ambos elementos se pondrían en el vestíbulo del pabellón de salidas del edificio de viajeros. Sin fecha.

1 Plano sobre el tipo de mostrador para el despacho de equipajes del vestíbulo del pabellón de salidas del edificio de viajeros. Sin fecha.

1 Plano sobre la instalación de una carretilla-báscula para equipajes en la “estación de Madrid”. Fecha: 11 de julio de 1879. Tiene epígrafes en francés y el sello de Lyon, indicando la procedencia.

2 Planos sobre un puente-báscula para peso de equipajes. Uno de ellos representa los cimientos para los soportes de los largueros y el otro el puente-báscula.

2 Planos con una escuadra de hierro para sujeción de los tableros destinada a la sala de espera de 1ª clase del edificio de viajeros. Uno de los planos está sin firmar y contiene medidas, mientras que el otro, en ferropusiano, tiene la firma del ingeniero Cachelièvre.

AHF, B – 0076 – 002

Contiene 1 documento. Serie documental: Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Estudios y proyectos. Depósito de planos. Este expediente -junto con el anterior y el siguiente-, posee planos antiguos de la “estación de Madrid de la línea directa de Madrid a Ciudad Real”. Aunque los planos están sin fechar, la camisa -o carpetilla de papel- tiene escrito a mano “¿1879?”, pero es previsible que correspondan a 1878 a tenor del contenido, ya que son del muelle cubierto nº 1 que, recordemos, se terminó antes que el edificio de viajeros. Por ello se prestó el servicio de pasajeros en este muelle durante parte del año 1879. Si los comparamos con los planos del proyecto de 12 de octubre de 1878 del AHF-Museo del Ferrocarril²⁵³, son los mismos, confirmando dicha cronología.

2 Planos del muelle cubierto nº 1, con planta, elevación y secciones. Dibujos en color realizados sobre cartón. Planos sin fechar [1878] y con el sello de Bélgica: “Eugène Rolin & Cie. Braine-Le-Comte (Belgique)”. Corresponden tanto al interior del muelle, con la armadura cuya estructura metálica sigue el modelo Polonceau, como a su exterior, sección longitudinal y frente. Es el mismo plano que el I. G. - 2561/7 y el I. G. - 2561/9 del AHF-Museo del Ferrocarril, solo que éste está en castellano, firmado y fechado, y el del AHF-Museo del Ferrocarril está en francés y con el sello de Bélgica.

2 Planos del muelle cubierto, con los cimientos del muelle de mercancías y de los andenes de viajeros. Ambos planos son el mismo, ya que el segundo es su copia en ferropusiano. El dibujo del muelle de mercancías presenta la sección por una puerta y la sección por un machón, mientras que el dibujo de los andenes de viajeros muestra la sección transversal y la sección por la fila de placas.

AHF, B – 0076 – 003

Contiene 1 documento. Serie documental: Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Estudios y proyectos. Depósito de planos. Corresponde a la línea de Madrid a Ciudad Real. Es un conjunto de 4 planos sin fechar incluidos en carpetillas, en las que figuran, escrito a mano, “¿1879?”.

Plano del edificio para la intervención de los arbitrios municipales -fielato-: elevación, planta, elevación lateral, y corte ABCD. Aunque está sin fechar, es como el plano de 1880 del AGA²⁵⁴ sobre el fielato, según documentación que pudimos consultar.

Junto a este plano del edificio del fielato figura otro que contiene los tres muelles cubiertos para mercancías ya que, a la entrada de ellos, se ubicó el citado edificio para la

²⁵³ I. G. – 2561.

²⁵⁴ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

intervención de los arbitrios municipales. Se observan los muelles cubiertos nº 1, nº 2 y nº 3, los muelles de ganados, el fielato de consumos y una pequeña parte del edificio de viajeros. Aunque este plano tampoco está fechado, dado que existe un plano igual en el AGA sobre el emplazamiento de muelles del año 1880, le correspondería igual fecha.

Plano del muelle de revisión: elevación, sección longitudinal, sección AB, elevación de una escalera, sección CD. Sin fecha.

Plano de casilla para guarda: elevación, planta, elevación lateral, corte por AB, cubierta. Sin fecha. Es una sencilla construcción de planta cuadrada, cubiertas a cuatro aguas y vanos con arcos apuntados. Desconocemos si se llegó a realizar.

Plano del proyecto para la colocación de la aguja de empalme con el ferrocarril de circunvalación. Línea de circunvalación. Sin fecha.

AHF, C – 0435 – 006

Este expediente contiene 6 documentos relativos a la Estación de Madrid-Delicias en la línea de MCP, pero nos interesan del 1 al 5. Serie documental: Compañía MZA. Servicio de Vía y Obras. Fechas extremas: 1909-1941.

Documentos nº 1: comunicaciones de la Comandancia Sur de la Guardia Civil, del cuartel de la calle Batalla del Salado, para usar unos terrenos inmediatos a la Estación de Madrid-Delicias que son propiedad de MZA, y practicar en ellos ejercicios militares. La correspondencia abarca desde el 8 de abril de 1909 hasta noviembre de 1912.

Incluye 2 planos al ferropusiano. Uno es sobre los terrenos que ocupa el emplazamiento de la Estación de Madrid-Delicias, sin fecha, pero previo a su construcción pues aún no figura la Estación. Resulta interesante por contener los nombres de los propietarios de los terrenos y sus límites.

El otro plano, de grandes dimensiones y a escala 1/2.500, es sobre el deslinde y amojonamiento de terrenos del término de Madrid, en el que ya figura la Estación de Madrid-Delicias, los terrenos de MCP, los terrenos de servicio común y los terrenos de MZA. De la Estación se observa: el edificio de viajeros, los tres muelles cubiertos, el fielato, las vías, la rotonda para locomotoras, el camino de mercancías y el eje divisorio.

Documento nº 2: trata sobre la instalación de ventiladores en las oficinas centrales de la Estación. Fechas extremas: 26 de julio de 1917 hasta 4 de octubre de 1918. Compañía de explotación de los ferrocarriles MCPOE.

El 20 de julio de 1917, debido al exceso de temperatura -32º- en los “reducidos locales destinados a oficinas y al aumento de trabajo por el mayor tráfico, se les hace bastante penoso el desarrollo de sus respectivos servicios sin la debida renovación del aire (...) por lo que suplican a bien V. E. proponer al Consejo de Administración la instalación de ventiladores eléctricos, por cuya obra humanitaria les quedará altamente reconocidos (...) 20 de julio de 1917”. Su lectura nos informa de la existencia de un mayor tráfico en la Estación y de la necesidad de ventiladores. El ingeniero jefe de Vía y Obras mandó

poner ventiladores de sobremesa y de techo en las oficinas centrales. Por ello, se incluye el plano de la planta del edificio de viajeros, en ferroprusiato, sin fecha pero no lejano a los años 1917-1918. Por él podemos comprobar la distribución interior del edificio de viajeros en esas fechas, en el que se observa que ya se había centralizado en el vestíbulo del antiguo pabellón de salidas los dos servicios, salidas y llegadas, pues consta en el plano “Patio de llegadas y salidas”. Muy interesante también para ver los distintos despachos y su distribución, y los trabajos desempeñados en la Estación.

Documento nº 3: es la copia del contrato de arrendamiento a la Sociedad Gómez Escribano de un local en el muelle C de la Estación de Madrid-Delicias. El 20 de noviembre de 1918, MCPOE autorizó a la citada Sociedad ocupar una extensión de 173,80 m² en ese muelle C²⁵⁵ para depósito de aves de su propiedad.

Documento nº 4: trata sobre los proyectos de retretes y de dormitorios para maquinistas. Año 1921.

Contiene un plano, en ferroprusiato, del proyecto de retretes para maquinistas: planta cimientos, planta sobre zócalo, frente, sección AB, sección CDEF. Y otro plano, en papel milimetrado, de los dormitorios de maquinista, cuyo presupuesto asciende a 7.725,03 pesetas. De ello se deduce la necesidad de realizar obras de construcción para dar asistencia a empleados de la Estación, concretamente a los maquinistas.

Documento nº 5: proyecto de saneamiento del colector general en la Estación de Madrid-Delicias. Fecha: 1927.

Contiene: memoria, planos, pliego de condiciones y presupuesto. Es una obra que tiene importancia desde el punto de vista higiénico-sanitario, pues corresponde a la red de alcantarillado destinada a sanear la Estación. La alcantarilla pasaba entre el patio del antiguo pabellón de llegadas y el taller de Recorrido, prolongándose hasta empalmar con la alcantarilla de la calle Tomás Bretón. El colector general, con un presupuesto de 11.529,44 pesetas, se cargó a “obras urgentes”.

AHF, C – 0450 – 002

Contiene 1 documento relativo a la Estación de la línea MCP. Fechas extremas: de 1927 a 1928. Serie documental: MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras.

Se refiere al saneamiento de la Estación de Madrid-Delicias consiste en la construcción de un colector general. En 1927 se quiso empalmar la tajea de desagüe de la Estación con la colonia ferroviaria²⁵⁶, uniéndolo desde el muro de cierre -lado oeste- hasta la calle Tomás Bretón. Su importe se cargó a “obras urgentes”, como el subexpediente nº 5 de AHF, C – 0435 – 006, con el que está vinculado.

²⁵⁵ De los tres muelles cubiertos que se construyeron, y que existen actualmente, la documentación los denomina, indistintamente, como nº 1, 2, 3 o como A, B, C.

²⁵⁶ Se refiere a la colonia de casas para ferroviarios construida entre 1923-1926 y citada anteriormente.

Es un proyecto relacionado con el “Plan de obras y adquisiciones” redactado por el Consejo Superior de Ferrocarriles y aprobado el 12 de enero de 1927, en el que se propusieron una serie de mejoras con cargo a la Caja Ferroviaria del Estado.

AHF, C – 0459 – 001

Este expediente está formado por 10 documentos sobre la Estación de Madrid-Delicias de la línea MCP, de variada temática y fechas, abarcando desde 1881 hasta 1919. Serie documental: MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras.

Documento nº 1: contiene un amplio conjunto de planos de la Estación de gran valía para el conocimiento de las construcciones de los primeros años de funcionamiento. Fechas: desde 1881 hasta 1903, algunos están fechados y otros no. Son los siguientes:

1/1.1: son 4 planos relativos a un terreno a arrendar al Sr. Joaquín Sicilia junto al muelle descubierto de mercancías de la Estación, en cuyo espacio se proyectó construir una casilla. Tres planos son de 1 de diciembre de 1881 -uno de ellos está repetido- y el cuarto no tiene fecha. El ingeniero jefe de Vía y Obras presentó una copia de la planta y del alzado de la casilla a construir.

1/1.2: se incluyen dibujos y planos para engalanar la Estación con motivo del viaje y llegada a Madrid-Delicias del Rey Luis I de Portugal y su esposa M^a Pía de Saboya, sin fecha [1883]. Consta de: tres dibujos, uno del interior del frontis, otro con el escudo del rey portugués y el tercero -realizado a lápiz- de la armadura; y de 4 planos.

Los planos son muy interesantes porque aportan datos sobre cómo fue una parte del edificio de viajeros, previa a la llegada del rey de Portugal a la Estación en 1883. Se observó el jardín proyectado en forma semielíptica delante del frontis y algunas dependencias del pabellón de salidas y del vestíbulo, como son la fonda y el salón regio, además de la disposición de las tribunas y las sillas dónde se colocarían las autoridades, los invitados, los convidados, etc. Otro de los planos contiene el perímetro de la Estación y en él están dibujados los árboles de alrededor, las aceras, los muro de sostenimiento, el pie de terraplén, etc.

1/1.3: plano de la planta del andén de salidas. Contiene pequeñas modificaciones en dependencias del cuerpo que está a continuación del vestíbulo en el pabellón de salidas, consistentes en tirar muros internos y construir otros nuevos para variar las estancias. Sin fecha [1886].

1/1.4: plano sobre el proyecto de establecimiento de factorías y dependientes de consumos en el vestíbulo del pabellón de llegadas. Sin fecha [1884].

1/1.5: plano con la planta del entarimado de traviesas en los muelles cubiertos A y B -nº 1 y 2- del servicio de mercancías. Fecha: enero de 1887.

1/1.6: son dos planos sobre el muelle para descarga de pescado: sección transversal y emplazamiento. Fecha: 8 de junio de 1888. También contienen un dibujo de este muelle y un presupuesto de 28 de marzo de 1888.

1/1.7: contiene un plano para la instalación del depósito de carbones. Los Sres. Torres y Compañía propusieron la construcción de una casilla y de un cobertizo en el terreno arrendado del depósito de carbones. Fecha 7 de agosto de 1888.

1/1.8: dos planos de emplazamiento de un cobertizo para carbón que fue solicitado por el Sr. Gurrea. Contiene: un cobertizo en el depósito de carbones, sin fecha [1889]. Y un croquis para dicho cobertizo, con fecha de: 13 de febrero de 1889.

1/1.9: croquis de emplazamiento de 2 discos. Interesante para observar parte de la Estación, formada por: edificio de viajeros, muelles -cubiertos, descubiertos, ganados-, patios, depósitos de carbón, aguja y vía de empalme y accesos. Sin fecha [1890].

1/1.10: plano del vestíbulo de llegadas. En este pequeño vestíbulo -diferente del vestíbulo del pabellón de salida- se quiso realizar una obra menor consistente en realizar una sala, de 3m x 2m, según los muros interiores proyectados. Sin fecha [1892].

1/1.11: plano sobre la disposición de las oficinas centrales del pabellón de llegadas en 1896, en las plantas baja y alta. Este plano es de gran valía para saber qué oficinas había y cómo estaban distribuidas en ese año, las distintas dependencias y, también, por incluir una lista de 130 empleados de las oficinas con el tipo de empleo a desempeñar y el número de oficina que ocupaban. Fecha: 30 de septiembre de 1896.

1/1.12: dibujo de una reja para las ventanas interiores de la oficina factoría del muelle C de Madrid-Delicias. Fecha 19 de enero de 1903.

1/1.13: plano general de la Estación, con dependencias y terrenos de MZA y de MCP. Es copia en ferroprusiato, está cortado y en malas condiciones. Sin fecha.

1/1.14: plano que incluye las plantas de tres elementos para el edificio de viajeros: el fielato, el estanco y el depósito de billetes de andén. Sin fecha [¿1906?].

1/1.15: entresuelos de parte del edificio de viajeros de la Estación de Madrid-Delicias. Sin fecha.

1/1.16: tubería de hormigón. Sin fecha.

1/1.17: plano del proyecto de un muelle descubierto junto al muelle de carruajes. Este muelle se proyectó a continuación del pabellón de salidas del edificio de viajeros y entre medias del fielato y del muelle cubierto nº 1. Sin fecha.

1/1.18: plano de alzado y sección de las viviendas en la rotonda de máquinas. Sin fecha.

1/1.19: plano parcelario de los terrenos expropiados para la construcción de la Estación de Madrid-Delicias. Copia en ferroprusiato. Sin fecha.

1/1.20: dibujo de tubería de bajada de aguas, y una copia en ferroprusiato del plano de una puerta. Ambos sin fecha.

1/1.21: plano para la instalación de una vía para el Recorrido de MCP. Se observan los depósitos de carbón de MCP y de MZA, el taller del depósito de MZA y parte de la semirrotonda de locomotoras con el puente giratorio. Sin fecha.

1/1.22: plano y dibujo para construir el cobertizo -o taller- del Recorrido de MCP. Vía del Recorrido. Contiene: alzado, planta, fachada lateral, secciones y planta de la cubierta con la disposición de los cuchillos. Sin fecha.

1/1.23: dos dibujos sobre los perfiles longitudinales y transversales del camino hacia los muelles, entre el muelle de ganados y el depósito de agua. Sin fecha.

Documento nº 2: versa sobre la entrega de la Estación de Madrid-Delicias de MZA a MCP. Fechas extremas: 13 de febrero de 1883 hasta 21 de diciembre de 1894. Contiene un borrador del contrato y un presupuesto para reparar el edificio de viajeros, además de correspondencia variada.

La documentación nos informó que, durante los tres años que fueron de 1880 a 1883, estuvieron usando la Estación ambas compañías. Para efectuar la entrega, era preciso que la Estación estuviera en buenas condiciones, por lo que se necesitaba ejecutar obras de reparación previamente, lo que condujo a realizar valoraciones de las citadas obras surgiendo, por ello, problemas. Una carta de 2 de septiembre de 1893 nos informó sobre la delicada situación. También contiene el presupuesto aproximado referente al gasto que ocasionaría la reparación del edificio de viajeros, antes de su devolución, fechado el 22 de agosto de 1893.

De su lectura se deduce que se pretendió que la Estación quedase en perfecto estado tras haber sido usada por MZA durante años pues, según MCP, estaba muy deteriorada debido al uso por parte de MZA, especialmente el edificio de viajeros. Surgieron dificultades entre ambas compañías, pues no se ponían de acuerdo ni en el tipo de obras de reparación necesarias ni en los presupuestos de gastos a asumir.

También se incluye: “Gare de las Delicias. Echange entre la Compagnie des Chemins et la Société des Chemins de fer de Madrid à Caceres et au Portugal”; y las “Bases para el cumplimiento de lo convenido por el artículo 4º de las convenciones suplementarias de 14 de Febrero de 1883”, siendo ambos documentos de 1883.

MZA deja saldada su cuenta con MCP en cuanto a la cesión de las Delicias.

Documento nº 3: documentación referente al suministro de agua a la Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: de 12 de junio de 1889 a 15 de diciembre de 1934.

Desde 1889 se necesitaba un depósito de agua para la Estación, por lo cual se procedió a su reconocimiento. En 1902 se solicitó, y se incluyó el presupuesto, para instalar una cuba metálica de agua procedente de Vizcaya. En 1903 y en 1907 surgieron problemas con el depósito debido a varias averías. En 1911 se observó un gasto de agua excesivo. En 1919 se dijo que no se podían lavar las calderas de las máquinas por la escasez de agua del depósito. Igualmente ocurrió en 1926, impidiéndose el suministro de agua para las máquinas y para las dependencias de la Estación, lo que conllevó a problemas dado inconveniente de la escasez de agua, que acarreó la Estación durante años, la compañía

MCPOE necesitaba construir un nuevo depósito en 1926. En 1934 continuaba la misma dificultad, incluso se estudió aprovisionar los servicios de la Estación con agua del río Manzanares. Se solicitó autorización para tomar agua de la tubería que abastecía a la Estación en el cruce entre el Paseo de las Delicias y la calle Palos de Moguer.

Como se puede observar, el problema del suministro de agua viene de antiguo pues, ya en la documentación de 1893, se citó el mal funcionamiento de la cañería de agua y de las cañerías de distribución que abastecían al conjunto de la Estación, bajaban por el Paseo de las Delicias desde la Puerta de Atocha²⁵⁷.

Documento nº 4: plano sobre la instalación de una vía muerta para el servicio de Tracción, junto a la semirrotonda de locomotoras. Fecha: 29 de julio de 1902, autorizado el 19 de agosto del mismo año.

Documento nº 5: trata sobre la reforma de las limas y las bajantes de agua en el edificio de viajeros tras la granizada ocurrida el 6 de junio de 1904. La documentación abarca desde 1904 a 1905. Incluye dos presupuestos similares, sin fecha, y una memoria de 4 de julio de 1904.

Tras la citada granizada se produjo una gran acumulación de granizo entre la cubierta de la nave central y las cubiertas de los pabellones laterales. Al fundirse rápidamente el granizo se inundó el edificio de viajeros, ocasionando grandes daños y perjuicios. Penetró el agua desde los cielos rasos y deterioró muros, tabiques, mobiliario, etc. Se aprobó el proyecto para la reparación de limas y bajantes de la cubierta y la armadura de la nave central el 29 de julio de 1904, con un presupuesto máximo de 16.500 pesetas. Dinero que fue adeudado en cuenta de anticipos del Primer Establecimiento.

Documento nº 6: documentación -entremezclada- muy representativa sobre diferentes reformas acometidas en la Estación. Incluye: planos, presupuestos, relación de jornales, litografía de Moneo Hijo y Cía. -constructores salmantinos de la verja-, etc. Abarca: desde abril de 1906 hasta mayo de 1934.

Contiene: Presupuesto para las obras de ampliación de las oficinas centrales. Importe total: 22.623,79 ptas. Sin fecha.

Reforma del vestíbulo. Memoria explicativa. Fecha: 3 de julio de 1903.

Presupuesto para las obras de reforma del vestíbulo. Total: 1.362,75 ptas. Fecha: 17 de mayo de 1906.

Presupuesto para la ampliación de las oficinas centrales. Total: 22.623,99. Fecha: 23 de mayo de 1906.

Plano, en ferropusiatto, de la reforma del vestíbulo. Fecha: 3 de julio de 1906.

Plano de la reforma del vestíbulo y de las obras de ampliación de las oficinas centrales, en ferropusiatto. Sin fecha [1906].

²⁵⁷ AHF, C – 661 – 1/5.

Gastos de la reforma del vestíbulo. Total: 12.085,34 ptas. Sin fecha [octubre1906-marzo 1907].

Gastos de la reforma y ampliación de las oficinas centrales. Total: 9.964,64 ptas. Sin fecha [octubre1906-julio 1907].

Y una relación de viviendas en la Estación de Madrid-Delicias para el arbitrio municipal e inquilinos. Fecha: 7 de septiembre de 1907.

Entre las reformas del vestíbulo del edificio de viajeros, destacó la centralización de las salidas/llegadas en el hasta entonces vestíbulo del pabellón de salidas. Se dijo que, dado que los dos pabellones laterales estaban muy separados, resultaba incómodo para los viajeros, por lo que se propuso concentrar en dicho vestíbulo ambos servicios al disponer de dimensión suficiente. Otra verja de hierro igual a la que ya estaba colocada, separaría por completo ambos destinos sin cambiar el aspecto del vestíbulo, para lo que era necesaria una nueva verja. Esta reforma fue aprobada, con prescripciones, el 30 de septiembre de 1906. Como recientemente a esa fecha se había instalado la línea de tranvías en el Paseo de las Delicias, a unos 30 metros de la salida de la Estación, se dijo que también era conveniente la centralización de los dos servicios en el mismo vestíbulo para mayor comodidad de los viajeros, evitando, así, trayectos que se hacían muy largos desde el patio de llegadas. Para completar ese vestíbulo de salidas/llegadas, se proyectó construir de nuevo los quioscos de madera para despacho de billetes de andén y de fielato de consumos, siendo iguales al quiosco que servía entonces para despacho de equipajes, al objeto de dar unidad a la instalación.

La verja que se cita y una puerta de hierro se encargó a firma Moneo Hijo y Cía., constructores metálicos de Salamanca, siguiendo el modelo de la verja que existía en el antiguo vestíbulo de salidas desde el comienzo. El 2 de enero de 1907, fue recibida la verja por el revisor del Material fijo y colocada en el vestíbulo. Para ello también fueron necesarias ciertas obras de carpintería, con construcción de nuevas puertas, anaquelaría, un estanco, etc.

De la ampliación de las oficinas centrales situadas en el pabellón de llegadas recordemos que, al centralizarse salidas/llegadas en el vestíbulo de salidas como acabamos de citar, quedó el vestíbulo de llegadas libre y, por tanto, un espacio vacío para construir las nuevas oficinas. Se proyectaron con la misma forma que las actuales en aquel momento y se habilitó el piso de encima para los archivos. Entre la documentación figura una relación de jornales invertidos en esta ampliación, y los gastos ocasionados por la reforma y ampliación de las oficinas, de 1906 y 1907, que ascendieron a 24.965,42 pesetas.

Sobre las viviendas en la Estación, se incluye una relación con nombres, cargos y piezas de quiénes las habitan en aquel momento, pues el Ayuntamiento lo reclamó a efecto de arbitrio de inquilinato.

Documento nº 7: croquis de la ampliación de la vía del Recorrido. Fecha: 12 de julio de 1906. Se solicitó autorización para enlazar, por medio de un cambio de vía, las vías del Recorrido con las demás vías de la Estación en la forma en que se detalló en el croquis. El motivo de esta solicitud era evitar que los nuevos coches, que por su gran longitud no

cabían en el carretón trasbordador, tuviesen que levantarse dentro de la nave principal. Compañía MCPOE²⁵⁸. En este plano se señala el muelle de pescado.

Documento nº 8: plano del traslado de la vía de enlace ente la 1ª y 3ª vía. Fecha: 23 de marzo de 1907. Solicitud para autorizar el cambio de vía de enlace entre la 1ª y la 3ª vía comprendida entre el carretón trasbordador y el cambio nº 10. El 9 de abril de 1907, Obras Públicas autorizó ese emplazamiento comprendido entre los cambios 12 y 41.

Es un plano muy ilustrativo porque podemos conocer los distintos servicios existentes en 1907, pues en él se identifican: taller de Recorrido, servicio de Movimiento, Material fijo, patios, huertas, parque, servicio de almacenes, edificio de viajeros con sus cinco vías y dos andenes, muelles de mercancías A y B, muelle de carbones con báscula, muro de cierre e, inclusive, el muelle de pescado -aunque no consta el nombre-.

Documento nº 9: plano, en ferropusiató, del urinario en el patio de salidas de viajeros, y sustitución de tajea. Fecha: 24 de junio de 1908, autorizado en julio de 1908. Compañía MCPOE, línea de Madrid a Malpartida.

Documento nº 10: corresponde a los trabajos de pintura de la armadura metálica de la nave central del edificio de viajeros. Fechas extremas: 6 de agosto de 1908 a 4 de mayo de 1919. La documentación está formada por: pliego de condiciones, propuestos para la ejecución de obras con pinturas y técnicas, presupuesto sobre la pintura y otras obras a practicar, concurso para presentar las propuestas, recomendaciones y muestras de los tipos de pinturas. Contenido:

Presupuesto para la pintura del edificio de la “estación de Delicias”: interior, exterior, advertencia. Precio: 90.000 ptas. Guillermo E. Sánchez Leffer. Fecha: 7 de diciembre de 1908.

Presupuesto para la pintura y decoración del salón regio. Precio: 7.100 ptas. Leopoldo Barreda. Fecha: 7 de mayo de 1909.

Presupuesto para la pintura de la cubierta, formas y ventanas del andén y todo el herraje de la armadura al óleo graso. Precio: 17.300 ptas. Leopoldo Barreda. Fecha: 7 de mayo de 1909.

Tres presupuestos para el pintado de la “estación de Delicias”: nº 1: 32.000 pesetas, nº 2: 24.000 pesetas, nº 3: 20.000 pesetas. Incluye 2 muestras de pintura. Agustín Varela. Fecha: 3 de octubre de 1913.

Pliego de condiciones para la ejecución de los trabajos de pintura de la armadura de la nave central de la “estación de Delicias”. Sin fecha.

Resumen de propuestas presentadas para la pintura de la armadura de la nave central de la “estación de Delicias”. Sin fecha.

²⁵⁸ Se complementa con el plano del AHF, C - 459 - 1/8.

Presupuesto para la ejecución de trabajos de pintura de la armadura de hierro de la nave central de la “estación de Delicias de Madrid”. Precios en función de la pintura usada: 27.000, 40.500, 54.000 y 67.500 ptas. Fernández y Carrera. Fecha: 5 de agosto de 1914.

Presupuesto -como continuación del anterior- para las obras de la pintura de la armadura de hierro de la nave central de la “estación de Delicias de Madrid”. Precio: 36.000 ptas. Fernández y Carrera. Fecha: 5 de agosto de 1914.

Catálogo de Pintura Torbay para dar a conocer las características de esta marca, posible candidata para pintar la armadura del edificio de viajeros. Sin fecha.

A pesar de la abundante información, no hay constancia que se autoricen las obras de pintura de la armadura metálica de la nave central y, de haber sido así, tampoco a quién se asignó, ni el presupuesto aprobado. Incluso se llegó a decir que, tras no haber obtenido contestación de ninguna de las tres propuestas de las obras de pintura presentadas por Fernández y Carrera, sospechó que el retraso de la pintura era “debido á la baja tan considerable de tráfico que sufren las Compañías de ferrocarriles” a 20 de noviembre de 1914. Aunque este documento no determine si se hicieron o no estas intervenciones ni cuándo, cabe la posibilidad que se llevaron a cabo, sino en esas fechas sí con posterioridad, pues la estructura metálica está repintada dada la superposición de capas pictóricas que presenta.

AHF, C – 0637 – 001

Contiene 28 documentos relativos a la Estación de Madrid-Atocha en la línea de Madrid a Alicante. Serie documental: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras. Fechas extremas: febrero de 1917 hasta noviembre de 1935. Referente a la Estación de Madrid-Delicias nos interesaron los números 14, 24 y 25.

Documento nº 14: se refiere a las condiciones para la conducción, transmisión y entrega del tráfico combinado entre las compañías MZA y MCP en el empalme de Delicias por medio del ferrocarril de contorno. Fechas: septiembre de 1926 hasta enero de 1927.

El director de MCP, Luis Cepeda, junto con los representantes de NORTE y MZA, quieren establecer un servicio combinado directo entre MZA y MCP por el empalme Madrid-Delicias, para lo que acuerdan varios artículos.

Documento nº 24: transferencia de la compañía de MCP a OESTE del crédito de 122.343,23 pesetas procedentes de la venta de los terrenos de MZA en la Estación de Madrid-Delicias, con arreglo al contrato de permuta de 13 de febrero de 1883. Fechas extremas: 4 de diciembre de 1931 hasta 19 de julio de 1933.

La Sociedad de Ferrocarriles de MCP tuvo un crédito de 122.343,23 pesetas en depósito durante unos años, dinero que procedió de la venta de terrenos en la Estación de Madrid-Delicias de dos particulares, el Sr. Noriega y el Sr. Adolfo Hielscher. Estos terrenos fueron vendidos a MZA pero lo tuvo en depósito MCP, posteriormente se trasladó a MCPOE.

Documento nº 25: autorización para utilizar el campo que está en la línea de circunvalación de Delicias, solicitado por la Sociedad Deportiva Lacy Sporting Club. Fechas extremas: 7 de diciembre de 1931 hasta el 25 de mayo de 1932.

Desde 1924, MZA firmó un contrato para alquilar una parcela de terreno en el ramal de Delicias para campo de deportes, se trató de una finca rústica de MZA que estaba cercana a Santa Catalina. Como no se usó, Lacy Sporting Club solicitó ese terreno para jugar al fútbol. Se rescindió el contrato en 1932.

AHF, C – 0451 – 002

Contiene 3 documentos de la serie documental: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras pero, sobre la Estación de Madrid-Delicias, sólo nos interesó el dato referente a un empalme de la Estación de Mediodía con la Estación de Madrid-Delicias, en las inmediaciones de la vía de contorno. Fechas: 28 de junio de 1880 hasta noviembre de 1881. Contiene: perfiles longitudinales y transversales y presupuesto.

AHF, C – 0661 – 001

Son 7 documentos de la serie documental: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras, relativos a la Estación de Madrid-Delicias en la línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz. Fechas: desde julio de 1879 hasta enero de 1895.

Documento nº 1: es referente al suministro de piedra machacada para la Estación.

En 1881, D. Joaquín Sicilia y MZA firmaron un contrato de arrendamiento de un terreno en la Estación de Madrid-Delicias para establecer un depósito de carbón. En 1884 se pidió autorización para variar ese emplazamiento. Se autorizó y se aprobó el proyecto presentado por MZA.

El servicio de Vía y Obras de MZA indicó, en 1881, los gastos por el machaqueo de piedra para los firmes de las carreteras de acceso y patios de la Estación de Madrid-Delicias. La documentación nos desveló que, entre 1881-1882, se estaban realizando las obras de las carreteras de acceso a los muelles y a los patios del edificio de viajeros, y que faltó piedra machacada para los firmes en lugares como: el lado derecho del edificio de viajeros, el resguardo, la zona de muelles, la rampa de acceso a los muelles y la carretera a los depósitos de carbón mineral, también supimos que se estaba realizando la rampa de los patios de viajeros y la de mercancías.

Documento nº 2: establecimiento de un ramal de empalme entre las líneas de Madrid-Ciudad Real a Malpartida en el término de Villaverde. Fechas: 21 de mayo de 1880 hasta 25 de noviembre de 1884.

Subexpediente sobre la Estación de Villaverde que contiene documentación del tren real. Hay una solicitud para autorizar el establecimiento provisional de la aguja de empalme para el cambio de vía debido al paso del tren real que iba a transportar a SSMM los reyes de Portugal el 11 de mayo de 1883, tren que llegaría a la Estación de Madrid-Delicias. Dado que las obras del empalme de Villaverde estaban muy retrasadas

en mayo de 1883, e iba a pasar por allí el tren real, se necesitaba una solución provisional para su correcto funcionamiento. De ahí que se solicitó un enlace con la vía directa a Ciudad Real. MZA accedió a la petición de utilizar su vía hasta la Estación de Madrid-Delicias autorizándolo sólo para el paso real, pues así recibirían “dignamente” a los reyes del país vecino. Para ello estuvo previsto que, media hora antes de que pasase el tren real, se suspendiese la circulación de trenes y de máquinas en la línea Madrid a Ciudad Real entre las Estaciones de Getafe y Madrid, hasta después que dicho tren llegase a la Estación de Madrid-Delicias.

Documento nº 3: convenio entre MZA y MCP relativo a la cesión de Estación de Madrid-Delicias por parte de MZA, a 13 de febrero de 1883. Contiene copia del texto en francés. Recordemos que, en 1883, la Estación de Madrid-Delicias tuvo un uso común por parte de las compañías MZA y MCP.

Documento nº 4: proyecto de enlace de la línea de Ciudad Real con la de Alicante y la antigua de Malpartida. Fechas: 1892-1906.

Documento nº 5: trata sobre el mal estado de la cañería de conducción de agua a la Estación de Madrid-Delicias desde la Puerta de Atocha, que fue establecida por la extinguida compañía de Badajoz. Fecha: julio de 1893. La cañería bajaba por el lateral izquierdo del Paseo de las Delicias y, tanto ésta como las cañerías de distribución, estaban reventadas, causando pérdida de agua e impidiendo su llegada al depósito para el servicio de trenes. Se solicitó su reparación para el correcto servicio de la Estación.

Documento nº 6: entrega de la Estación de Madrid-Delicias por parte de MZA a MCP. Fechas extremas: desde el 18 de enero de 1894 hasta el 4 de enero de 1895.

Es de gran valor por contener detalles sobre las obras de reparación previas a producirse la entrega de la Estación, en la que se incluyen dependencias. Las obras de reparación necesarias eran en los locales en que estaban instalados los servicios de MZA dentro de la Estación de Madrid-Delicias. Dado que ambas compañías no se pusieron de acuerdo respecto al tipo de obra a ejecutar ni a quién correspondía el gasto, se retrasó la entrega de la Estación. Incluye:

La entrega de MZA de la Estación de Madrid-Delicias a MCP.

Reparaciones en la Estación de Madrid-Delicias. Carta de 15 de noviembre de 1894.

Contestación de las reparaciones en la Estación de Madrid-Delicias. Minuta.

Obras que se habían de ejecutar en el edificio de viajeros para que quedase en perfecto estado de conservación debido a los desperfectos ocasionados por el uso. Día 7 de septiembre de 1894.

Listado de obras para reparación.

Entrega de la Estación de Madrid-Delicias a la sociedad MCP de edificios, mobiliario, vías, etc. Acta notarial. 1894.

Mariones de 54 planos: listado sobre lo que tratan los 54 planos. A pesar que en una carta de 27 de abril de 1894 se dice que se adjuntan dichos planos no están ninguno.

Listado nº 1: detalles de las obras de reparación de la Estación. Sin fecha.

Listado nº 2: detalles por servicio de las obras de reparación en la Estación. Sin fecha [¿1894?].

Ambos listados²⁵⁹ son muy extensos e interesantes, ya que en ellos se detallaron las obras de reparación necesarias. Se designaron los nombres de los locales: fonda, salones regios, pasillos, salas de descanso, vestíbulo, despacho de fabricación de billetes, conductores y guardafrenos, lampistería, servicio de Movimiento, inspección facultativa, aduana, taller de telégrafo, caloríferos, y un largo etcétera de locales, tanto los que tenía MCP como los de MZA. Y los tipos de obras a realizar: albañilería, carpintería, pintura, herrajes, cubierta, observaciones .

Otro asunto que contiene este subexpediente es el de la instalación de estufas o chimeneas en las oficinas del edificio de viajeros. Al construirse el edificio, no se dejó nada preparado para proceder a dicha instalación, sólo se colocaron, encima de la planta alta, algunos tubos de barro para facilitar la salida de humos, sin atravesar la cubierta. Se podían usar los de las oficinas del jefe y sub-jefe de Estación, en la planta baja, y el de la sala del inspector, en el entresuelo, ya que en los demás puntos donde se solicitó chimeneas no disponían de tubos. Para dar salida de humos en la planta baja sería necesario atravesar el suelo y el cielo raso del entresuelo y la cubierta del edificio de viajeros. Gracias a este asunto, se confirmó la existencia de varias plantas en esta zona y su finalidad, pues la planta baja, el entresuelo y la planta alta estuvieron ocupados por las oficinas de la inspección administrativa en 1880, a tenor de la contestación del Sr. Calleja, ingeniero de Vía y Obras, en una carta de 16 de diciembre de 1880. También nos aportó el dato sobre el problema de la salida de humos del edificio de viajeros tras inaugurarse la Estación, debido a la falta de previsión del proyecto, y la necesidad de horadar la cubierta.

Documento nº 7: croquis del emplazamiento de los talleres de Villaverde. Sin fecha.

AHF, C – 0942 – 002

Contiene 38 documentos de la serie documental: Compañía MZA. Red Antigua. Servicio de Vía y Obras. Expedientes relativos a la Estación de Madrid-Delicias en la línea de Madrid a Ciudad Real y Badajoz. Fechas extremas: desde septiembre de 1880 hasta diciembre de 1884. Los que nos interesaron para conocer aspectos de la biografía de Madrid-Delicias son los siguientes:

Documento nº 2: documentación sobre las goteras y la instalación de calefacción en las oficinas, los despachos, las habitaciones y la fonda.

²⁵⁹ Dada su extensión, resulta difícil incluir todos los datos en este apéndice documental.

El 6 de octubre de 1880, se pidió al jefe de Vía y Obras que recorriera “urgentemente” la cubierta de las oficinas del edificio de viajeros para solucionar, y así evitar, filtraciones por las lluvias y goteras. Paralelamente, se solicitó la instalación de calefacción en las oficinas pero, como en el momento de su construcción no se pensó en ello, surgió el problema de las salidas de humo. Dado las dificultades y el elevado coste que ello acarrearía, se recomendó que se renunciase al empleo de chimeneas y se aconsejó el uso de braseros.

Una carta de MZA de 10 de noviembre de 1880, contiene la queja que expuso el servicio de intervención de la Estación por la baja temperatura en las oficinas al carecer de calefacción. Para solucionarlo se solicitó caloríferos, que eran de fácil instalación. En esta carta, y en otras en que se insiste en la necesidad de calefacción, se citaron los despachos de las oficinas, pudiéndonos hacer una idea cómo fueron y sus dimensiones.

El presupuesto de estufas de 22 de noviembre de 1881, contiene una enumeración de las dependencias existentes en esa fecha en parte del edificio de viajeros, tales como: despacho del jefe de estación, despacho del inspector, comedor del jefe, comedor del inspector, telégrafo y fonda. De la fonda se precisó que era “de difícil calefacción porque es una superficie de 174 metros cuadrados, tiene 6 puertas elevadísimas, paredes muy delgadas y una cubierta metálica á 9 metros de altura. Lo que parece conveniente es colocar un foco de calor alrededor del cual puedan situarse unas cuantas mesas suficientes para las pocas personas que en ellas se reúnen”. La solución fue colocar un calorífero en el centro, cuyo coste fue de 416 reales de los 300 reales que ya habían consignado, de 0,73 metros de altura y 0,28 metros de diámetro. Aunque se necesitaban cuatro caloríferos para calentar toda la fonda, dado el elevado coste se instaló sólo uno.

Documento nº 3: solicitud de Luis Carreño, jardinero de la Estación de Madrid-Delicias, el 12 de octubre de 1880, pidiendo que se le arrendasen los terrenos expropiados sobrantes de la construcción de la Estación hasta el puente Manzanares, con objeto de cultivarlo. El 27 de octubre de 1880, Carreño pidió los terrenos sin arriendo pero, a cambio, ofreció un paso de camino desde la Estación hasta “la portillera del barrio sur”, enlazando así el andén de la Estación y los muelles.

Documento nº 4: arreglo del muelle de embarcar ganado en la Estación de Madrid-Delicias.

Los muelles de ganados, que estaban muy cerca del muelle cubierto de carbones vegetales, debían ser bajados de altura para mayor comodidad y, así, facilitar el servicio del embarque del ganado. Noviembre de 1880.

Documento nº 5: petición de documentos y planos originales de la expropiación del terreno de la Estación. MZA pide los planos parcelarios y documentación original de la Estación de Madrid-Delicias en noviembre de 1880. No consta nada de lo solicitado.

Documento nº 6: arreglo de la cubierta de la “Estación de Madrid (Delicias)”²⁶⁰.

²⁶⁰ Así se citó la Estación de Madrid-Delicias en abundante documentación. En este documento, y en otros, se denominó Estación concretamente al edificio de viajeros, sin el resto de las instalaciones.

Con fecha de 24 de diciembre de 1880, la compañía de MZA red de Badajoz, mandó una carta al Director en contestación al decreto nº 21441, en él se recogió información sobre la cubierta del edificio de viajeros. De ese decreto se dedujo que hubo goteras en las salas de espera de 1ª y 2ª clase y en el café-fonda, según el reconocimiento que hizo la compañía MZA. Y se llegó a la conclusión que las goteras fueron debidas a la condensación del vapor del edificio y de la respiración. El agua que gota a gota cayó en las dependencias no procedía del exterior, sino de la condensación de vapores interiores en las placas metálicas de la armadura. Por lo que se llegó a la conclusión que la cubierta metálica presentaba “inconvenientes prácticos”, dada la citada acumulación de vapor condensado, lo que produjo que cayese agua dentro de las dependencias. Las goteras causaban “molestia al público, perjudicaban al mobiliario, y dan muy mala idea al vulgo de la construcción”. Para solucionarlo propusieron no interponer una nueva techumbre de otro material sino “poner a lo largo de las viguetas transversales canalones de zinc, de forma elegante para que estén en armonía con la decoración de las habitaciones y dar salida al agua que ellos recojan por unos tubos de plomo ó de palastro galvanizado, empotrados en la pared de modo que conduzcan el agua á la alcantarilla general de desagüe de todo el edificio”.

Documento nº 7: petición de contratos y demás documentos correspondientes a la armadura metálica del edificio de viajeros. Fecha: enero y febrero de 1881.

Contiene dos cartas de MZA, Vía y Obras. En la carta de 3 de enero de 1881, se pidió a la Comisión liquidadora de la antigua compañía de Ciudad Real la documentación correspondiente de la armadura metálica para conocer cuál era su peso total. Y también se pidió la liquidación con la casa Fives-Lille “que fue la que llevó á efecto esta construcción”. En la carta de 7 de febrero de 1881, el ingeniero jefe de Vía y Obras de MZA red de Badajoz, “solicita a la Comisión liquidadora de la Compañía de Badajoz algunos datos referentes á la armadura metálica de la Estación de las Delicias, cuyos datos nos son indispensables para el estudio de la Estación definitiva de Madrid”. Pero no incluye nada más que esas dos breves cartas.

Documento nº 8: arreglo de fosos de las básculas puentes y de las placas giratorias, porque estaban llenas de agua y dificultaban las operaciones a las que estaban destinadas. Carta advirtiéndolo a 27 de enero de 1881.

Documento nº 9: arreglo de los patios y establecimiento de aceras en la Estación.

Una carta de febrero de 1881 denunció el “malísimo” estado en que se encontraban los patios de la Estación, “siendo casi imposible puedan entrar los carruages, y mucho menos los viajeros que se dirigen a tomar el tren”. No solo los patios estaban en mal estado, también la carretera que iba desde la Puerta de Atocha hasta Delicias “por cuyo motivo ni los conductores de carruajes se atreven á bajar a dha. estacion y aun los contratistas Sres. Moreno y Caja anuncian se verán obligados á suspender el servicio”, según consta en una carta de 5 de abril de 1881. Para enmendar el problema, se buscó la solución más económica consistente en quitar el barro y rellenar de piedra los baches. Pero el 21 de abril de 1881, se presentó un presupuesto con las obras a realizar para satisfacer la viabilidad en los patios y caminos de accesos a la Estación, empedrados y aceras. El 13 de mayo se otorgó un crédito, con cargo a construcción, para las siguientes

obras: establecimientos de aceras, pasos adoquinados, aumento de la superficie afirmada, saneamiento de patios y caminos, empedrados del camino de los muelles. Se realizaron esas obras de saneamiento pero, en marzo de 1882, se denunció que habían sido insuficientes debido a las lluvias. MZA concedió un dinero para solucionarlo.

Documento nº 10: arreglo del foso del puente giratorio.

Una carta de 23 de abril de 1881 señaló el desperfecto del foso, no pudiendo usarse por estar a punto de caerse una de las piedras sobre las que descansaba un rail en la coronación del puente giratorio. Se solicitó que se subsane.

Documento nº 12: la Sociedad Pizarrera de Villar del Rey pidió que se le arrendase un trozo de terreno de 688 metros en la “estación de Delicias”. Fecha extremas: 25 de junio de 1881 a 8 de marzo de 1882. Se procedió al arrendamiento para depósito de pizarras, con un coste de 2.670 reales anuales.

Documentos nº 13 y nº 14: son dos solicitudes de D. Saturnino Otegui, vecino de Madrid. En la primera pidió que le vendiesen un trozo de terreno junto a la “estación de Delicias” en septiembre de 1881. MZA contestó, el 16 de septiembre, alegando que no estaban todavía los títulos de propiedad de los terrenos. Y en la segunda, requirió abrir un paso de carro en la “empalizada de la estación” en octubre de 1881.

Documento nº 15: solicitud de Basilio Hierro pidiendo autorización para tomar agua de la cañería de la compañía en la Estación, porque lo necesitaba para llevar a cabo unas obras que estaba realizando. Fecha: mayo de 1882.

Documento nº 16: solicitud de Pedro M. Luna para cruzar la vía con dos pasos de agua procedentes de fosas fecales de la alcantarilla del sur para regar su finca. Fecha: mayo de 1882.

Documento nº 17: solicitud de una caseta que había junto al muelle de ganados, y que estaba ocupada por la viuda de un empleado ferroviario, en la que tenía establecida “una cantina con venta autorizada de agua y aguardiente”. Se informó que en la Estación de Madrid-Delicias no disponía de ningún local “a no ser las habitaciones que hay sobrantes en el edificio, al extremo del pabellón de llegadas, para instalar un taller de carpintería”. Fecha: mayo-junio de 1882.

Documento nº 18: valoración de las vías y obras de la Estación de Madrid-Delicias y hasta el cruzamiento. Fechas extremas: 29 de mayo de 1882 hasta el 19 de diciembre de 1882. Contiene listados con las valoraciones de la Estación hasta el término de Villaverde, aportándonos muchos datos sobre edificios e instalaciones.

El listado de 29 de mayo de 1882, señaló que la Estación estaba valorada en 14.044.256 reales, y desglosó la asignación de los trabajos: explanaciones, vías y Material fijo, edificio de viajeros, muelles, edificios accesorios de la Estación -retretes, fielato, oficina de depósito de máquinas, casilla en el muelle de ganados, garita en los muelles descubiertos-. Con este registro pudimos confirmar las construcciones que configuraron la Estación en 1882. El listado de 16 de junio de 1882, la valoró en 14.521.244 reales. Y

el listado de 19 de diciembre de [1882] en 14.431.133 reales. Estos tres documentos, aunque similares, presentaron ligeras variaciones.

Documento nº 19: entrega al servicio de Movimiento de una casilla que ocupaba un jardinero en le Estación de Madrid-Delicias, para que fuese dada al capataz de brigada. También se propuso hacer otra casilla “ó que se quite la cantina existente en la caseta situada al lado del muelle”. Fecha: junio de 1882.

Documento nº 20: solicitud de D. Eugenio Zaldo, el 15 de julio de 1882, para que se le permitiese tomar agua del tubo de la cañería que iba desde la Puerta de Atocha hasta la Estación. No fue conveniente autorizarlo porque la citada cañería de conducción de aguas ya tenía cuatro empalmes de otros particulares.

Documento nº 21: correspondencia en la que se solicitó que fuesen a valorar la Estación para reparar varias obras consistentes en: reconstrucción de la chimenea del cuarto-dormitorio de los maquinistas, pues pasaban mucho frío; arreglo de la cubierta del “edificio de oficinas”; y colocación de los cristales rotos. Fecha: diciembre de 1882.

Documento nº 22: solicitud de Antonio Gurrea y Nicolás Montijano de unos terrenos sobrantes en la “estación de Delicias”. Fecha: abril de 1883.

Documento nº 23: autorización que pidió MCP para hacer obras en la cubierta de una de las habitaciones para la salida de humos en la “estación de las Delicias”, refiriéndose a varias dependencias del “pabellón de la derecha, lado de Madrid”. Fechas: de junio a diciembre de 1883.

Se solicitó un local que tenía MZA para uso de MCP en el pabellón de llegadas, donde estaban las oficinas. Se necesitaba hacer en él una pequeña obra consistente en dar paso al tubo de chimenea a través del cielo raso y la cubierta. Contiene 1 plano de 24 de septiembre de 1883 con la disposición.

Documento nº 24: contestación de MCP sobre la construcción de un edificio para dormitorio de maquinistas en la Estación de Madrid-Delicias. Fecha: junio de 1883.

Una nota del ingeniero José Antonio Calleja, de 13 de junio de 1883, informó que se estaban realizando planos para llevar a cabo ampliaciones en la Estación, pues para los maquinistas existía “una barraca de madera” para poder establecer un “pequeño taller de reparaciones”, de ahí la necesidad de construir los dormitorios de maquinistas.

Documento nº 25: solicitud para cambiar el emplazamiento del disco de la Estación. Se denegó porque se creyó que el disco estaba bien situado, no habiendo ocasionado accidente, por tal motivo se dejó en su lugar. Fechas: de junio a agosto de 1883.

Documento nº 26: apertura de una ventanilla en el despacho de billetes de la Estación de Madrid-Delicias. Fecha: junio de 1883.

Se trató de una pequeña modificación consistente en abrir una nueva ventanilla para despacho de billetes, inmediata a la que ya existía, porque “en época de baños” había muchos viajeros, de ahí su necesidad. El ingeniero Calleja autorizó la obra el 30 de

junio de 1883 y fue realizada por la compañía MCP. Se trató de una pequeña modificación en la carpintería de la puerta en la que se había de establecer, para lo que se aconsejó “poner una pequeña valla que no afectará casi nada al vestíbulo (...) a condición de que la ventanilla para el nuevo despacho se disponga exactamente de la misma manera que está la actual, para no perjudicar el buen aspecto del conjunto”.

Documento nº 27: tras haber realizado MCP unas obras en uno de los muelles que tenía cedido de MZA, los agentes de MZA se quejaron y mandaron suspenderlas. Las obras consistieron en la cimentación de una báscula en el interior del muelle, en la colocación de un gálibo en la vía transversal inmediata y en dividir el muelle cubierto con una empalizada. Fecha: julio de 1883.

Documento nº 28: distancia oficial desde Atocha a la aguja de empalme con el “ramal de Delicias”. Fecha: agosto de 1883.

Documento nº 29: obras de mejoras en la Estación consistentes en: la construcción de una cochera de máquinas o rotonda para 11 locomotoras; en una nueva distribución de las salas de descanso de la 1ª, 2ª y 3ª clase del pabellón de salidas del edificio de viajeros, por parte de MCP; y en establecer dos factorías en el vestíbulo del pabellón de llegadas. Incluye memoria y planos. Fechas extrema: 11 de septiembre de 1883 hasta 20 de octubre de 1884.

Son obras de ampliación para dar un buen servicio a la Estación al haberse unido dos líneas, la línea de Cáceres y la línea de Badajoz. La unión de ambas produjo un aumento del servicio de viajeros, siendo necesarias la ejecución de las obras citadas.

Construcción de rotonda, o cochera, para 11 locomotoras. Se proyectó una construcción consistente en una semirrotonda poligonal concéntrica con puente giratorio y pies derechos en forma de I, los espacios comprendidos entre los pies derechos se cerrarían, por la parte posterior y lateral, con tabiques de ladrillo. La rotonda de máquinas tendría una armadura de hierro que sostendría la cubierta de pizarra, apoyada por pies derechos formados por vigas de hierro de celosía sobre el macizo de los cimientos, mientras que la parte posterior iría cerrada con tabiques entramados. La descripción no ofreció más detalles, pues lo consideraron innecesario, según se cita, al incluirse los planos con la armadura metálica y “los cálculos de resistencia correspondientes á la parte metálica de la rotonda”, igualmente ocurre con los fosos de picar el fuego. Las construcciones adosadas a la parte posterior de la rotonda servirían para instalar allí, definitivamente, el taller de pequeñas reparaciones, el almacén y los dormitorios de maquinistas pues, provisionalmente, deberían establecerse en las barracas. Incluye plano de las viviendas en la rotonda de máquinas, con fecha de 22 de septiembre de 1883.

El proyecto de modificación de las salas de descanso para viajeros de la 1ª, 2ª y 3ª clase en el pabellón de salidas, junto al vestíbulo, por parte de MCP, respondió al hecho que cómo estaban divididas las tres salas de espera, su vigilancia resultaba difícil, necesitando varios empleados para ello. Por tal motivo, se creyó conveniente reunir las tres clases en el local que ocupaban la sala de 1ª clase y la sala de 2ª, cuya capacidad era más que suficiente para el total de viajeros que en 1884 “ordinariamente” acudían a la Estación, y así necesitar un solo empleado para su custodia. Se proyectaron tabiques de

madera para dividir las salas y un tamaño de 48,45 m² para la 1ª clase, 66,30 m² para la 2ª y 62,10 m² para la 3ª. Según se indicó en el plano, la sala de 3ª clase sobrante podría utilizarse para oficinas de MCP, oficinas que, al estar próximas “a la estación”, darían un mejor servicio. A pesar de las demoras y retrasos en la tramitación de este asunto, en mayo de 1884 se autorizó esta modificación cuyo objetivo era “la mejora del servicio sin perjudicar en nada al público”.

El establecimiento de dos factorías ubicadas entre el vestíbulo de llegadas y la sala de equipajes del pabellón de llegadas se autorizó en septiembre de 1884. Estas “obras que se proponen han de mejorar el servicio de mercancías, puesto que podrá hacerse con independencia para las que procedan de cada una de las líneas de Ciudad Real y Cáceres”, disponiendo de factorías y almacenes independientes para cada línea. Según informó el ingeniero Calleja el 25 de agosto de 1884, se dividirían con tabiques de madera de 4 metros de altura “dispuestos al modo que se puedan quitar fácilmente el día en que así se considere necesario”.

Documento nº 30: Zacarías Gómez Fernández pidió permiso para construir una barraca destinada a cantina, próxima a la “estación de las Delicias”, para la venta de comida y bebida. El emplazamiento elegido pertenecía a MCP. Contiene un croquis del emplazamiento de 20 de octubre de 1883.

Documento nº 31: petición de MCP de un local en el pabellón de llegadas y modificación de la sala de equipajes en dicho pabellón. Fecha: 30 de octubre de 1883.

Documento nº 32: solicitud para arreglar el patio de los muelles de mercancías en la Estación dado su “estado deplorable por falta de afirmado”. Al tratarse de un terreno pantanoso estaba lleno de barro, de ahí la necesidad de esas obras para poder prestar un servicio correcto. Fecha: noviembre de 1883.

Documento nº 33: la compañía MCP pidió que se le cediese el muelle cubierto de los señores Uhagon en la “estación de las Delicias”. En 1883, uno de los muelles cubiertos era usado por MZA y otro por los Señores Uhagon. Posteriormente, MZA también tomó posesión del muelle de los señores Uhagon pero, el 7 de marzo de 1884, dio dicho muelle a MCP para su uso, según constó en el Acta y en la que se señalaron los desperfectos. Fechas extremas: 24 de febrero e 1884 hasta 29 de marzo de 1884.

Documento nº 34: tras haberse deteriorado el cuerpo destinado a inspección de vigilancia y el archivo de intervención en la Estación, motivado por las lluvias de 12 de marzo de 1884 que deterioraron los cielos rasos al estar atrancadas las bajadas de agua, se aprobaron las reparaciones. Las reparaciones consistieron en: desatasco de bajantes, quitar el empapelado de las paredes del cuarto de inspección de vigilancia, blanqueado, y “colocación de nuevo camastro”. Todo ello se valoró en 75 pesetas el 26 de marzo de 1884, según el ingeniero José Antonio Calleja.

Documento nº 35: permuta y cesión a MCP de la “estación de las Delicias”. Contiene una sencilla anotación en papel con la contestación de MZA referente a que no intervino en el deslinde de terrenos de la Estación “ni tiene conocimiento de la forma en que se ha solicitado del Gobierno la cesión de la Estación, vía y terrenos que dio lugar a la R. O. del 8 de Abril de 1884”. Fecha: 26 de mayo de 1884.

Documento nº 36: El director de la compañía MCP pidió que se le cediese una de las tres habitaciones que ocupaba el servicio sanitario en la “estación de las Delicias” para su uso; para ello era necesario abrir una puerta. Fecha: junio de 1884.

Documento nº 37: cerramiento del lado derecho de la “estación de las Delicias” en terrenos contiguos a la Estación mediante una valla de empalizadas de traviesas viejas. Fechas extremas: de 15 de julio de 1884 hasta 17 de octubre de 1884.

Se concedieron 3.000 pesetas de crédito para cerrar la línea correspondiente entre la Estación de Madrid-Delicias y la carretera de Andalucía con la citada empalizada de traviesas viejas. Se aconsejó que el cerramiento se hiciese dentro de la línea telegráfica que se encontraba en toda la Estación, establecida en terrenos pertenecientes a ambas compañías. Por tanto, los gastos serían también para las dos compañías, aunque MZA debería pagar menos “por tratarse de una obra que va a utilizar solamente el tiempo que tarde en dejar de hacer servicio en la estación que nos ocupa”, según la propuesta del ingeniero Calleja. Contiene un plano grande, en ferroprusiato, sobre los terrenos contiguos a la Estación con los límites de los terrenos de las compañías MZA y MCP, fechado el día 15 de julio de 1884.

Documento nº 38: arriendo de un trozo de terreno en “las Delicias” para depósito de carbones, que pidió Pedro de Torres, vecino de Puertollano, el 25 de agosto de 1884. Se autorizó el arriendo y se avisó de ello a MCP, pues MCP “tiene adquiridos algunos derechos sobre la estación de las Delicias”.

AHF, D – 0111 – 001

Contiene 4 documentos de la serie documental: Compañía MZA. Servicio comercial. Oficina comercial. Fechas extremas: desde febrero de 1915 hasta septiembre de 1934.

Esta documentación no contiene temas sobre la construcción de la Estación de Madrid-Delicias sino asuntos comerciales tales como: el estudio y aplicación de tarifas para el transporte de comestibles y géneros frescos; anulación de expediciones sin devolver los portes al remitente, portes de mercancías; línea de contorno, contrato combinado entre MZA y MCP, por el empalme de Madrid-Delicias; o convenios de tráfico entre MZA, NORTE y OESTE según los dispuesto en el Real Decreto de 9 de septiembre de 1928.

AHF, D – 0113 – 001

Contiene 6 documentos de la serie documental: Compañía MZA. Servicio comercial. Oficina comercial Fechas extremas: desde abril de 1874 hasta julio de 1933.

De su contenido sólo nos interesó una nota sobre el borrador de la venta de la Estación, sin fecha [1882], en la que se informó que MZA necesitaba utilizar la Estación de Madrid-Delicias “porque se está construyendo la estación definitiva de Atocha (...) co-existencia de dos servicios independientes en Delicias”. Otros temas se refieren a: los gastos sobre el establecimiento de MCP en Madrid-Delicias; servicios combinados de MCP; proyecto de servicio Madrid-Atocha; datos sobre el peaje de gran velocidad y pequeña velocidad; convenios de tráfico entre varias compañía ferroviarias; etc.

AHF, DEL – 0001 – 001

Contiene 7 documentos de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 de octubre de 1986 hasta 31 de enero de 1990.

Son informes referentes al Museo del Ferrocarril realizados por la FFE, Yago Bonet Correa, personal del museo, etc., además de un resumen de prensa de Encarnación Lizana Rivas, todos ellos trataron aspectos diversos tales como: la creación y el contenido del museo, plantilla, actividades pedagógicas, objetivos del museo, etc. Nos resultó de interés el elaborado por el arquitecto Yago Bonet Correa el 27 de abril de 1987 referente al estado de conservación del edificio de viajeros de la Estación.

AHF, DEL – 0001 – 002

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fecha: agosto de 1994. Es el informe sobre el desprendimiento de la visera de la entrada a las oficinas -en esa fecha se accedió por allí a la planta de oficinas- del Museo del Ferrocarril de Madrid, es decir, de una de las piezas de hierro de la marquesina del antiguo vestíbulo del pabellón de salidas. Elemento de hierro que se desprendió en agosto de 1994 debido al deterioro y las malas condiciones de conservación.

AHF, DEL – 0001 – 003

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 17 de mayo de 1982 hasta 5 de diciembre de 1983.

Se trató de documentación sobre la tramitación del proceso para instalar en el edificio de viajeros el Museo del Ferrocarril y el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología. Contiene: sugerencias al Proyecto del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid realizado por José M^a Losada en 1982; informes del director del MUNCYT a distintas instituciones; informe del presidente de RENFE, Alejandro Rebollo; cartas de los ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y del ministro de Cultura; propuestas y contrapropuesta de RENFE; modificación parcial del contrato firmado en 1980 entre la Administra del Estado y la RENFE para la instalación del MUNCYT; etc. Documentación interesante para conocer aspectos sobre cómo transcurrieron los hechos para instalar ambos museos, sobre los terrenos pertenecientes a la RENFE y cuáles eran para cada uno de ellos, datos sobre el depósito de máquinas y otras instalaciones, etc.

AHF, DEL – 0001 – 004

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 29 de abril de 1980 hasta 16 de junio de 1983.

Informe²⁶¹ del Comité de gerencia del Museo Nacional del Ferroviario referente a las actuaciones llevadas a cabo desde su creación, con los antecedentes y las propuestas de

²⁶¹ Su contenido es parecido al expediente AHF, DEL – 0001 – 005.

acuerdo con la Administración del Estado. Además, contiene información sobre el Museo Ferroviario de Vilanova i la Geltrú, adscrito al Museo Nacional Ferroviario y sede permanente del museo madrileño. Nos ayudó a conocer cómo se desarrolló la transformación de parte del espacio ferroviario en espacio museológico, periodo en que se rehabilitó y acondicionó el edificio de viajeros para tal fin, con los problemas que ello acarreó.

AHF, DEL – 0001 – 005

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 31 de enero de 1981 hasta 1 de julio de 1983.

Es otro informe²⁶² del Comité de gerencia del Museo Nacional del Ferroviario sobre las actuaciones llevadas a cabo desde su creación, con los antecedentes y las propuestas de acuerdo con la Administración del Estado.

AHF, DEL – 0001 – 006

Contiene 3 documentos de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 de enero de 1989 hasta 31 de diciembre de 1989.

Expediente referente a la primera fase del proyecto básico de reestructuración y ampliación del Museo Nacional Ferroviario en la Estación de Madrid-Delicias, gestionado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles, que realizó el arquitecto Yago Bonet Correa. Incluye: planos de 1989, resumen del presupuesto y un interesante informe del estado de conservación del edificio de viajeros.

AHF, DEL – 0001 – 007

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 14 de abril de 1998 hasta 31 de noviembre de 1998

Proyecto de montaje de dos vías exteriores en la Estación de Madrid-Delicias, a continuación del edificio de viajeros y en paralelo a los muelles cubiertos, para exhibición de maquinaria de vía y material rodante que realizó el arquitecto Rafael Cuenca Guillén en mayo de 1998, formado por memoria, planos, pliego de condiciones y presupuesto de la obra a ejecutar.

AHF, DEL – 0002 – 001

Contiene 5 documentos de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 de enero de 1983 hasta 31 de diciembre de 1983.

Proyecto de instalación de la primera fase del Museo Nacional Ferroviario realizado en enero de 1983 por Bellosillos, Equipo Instalador, EEE-Diseño Asociado. Incluye:

²⁶² Similar al expediente AHF, DEL – 0001 – 004, pero con ligeras variaciones.

memoria, pliego de condiciones, mediciones, presupuesto y planos, de donde pudimos obtener datos generales sobre el edificio de viajeros.

AHF, DEL – 0002 – 002

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fecha: 13 de septiembre de 1995.

Expediente del proyecto de andenes y “marquesina” en el Museo Nacional Ferroviario de J. J. López Martínez, con memoria, pliego de condiciones, presupuesto y planos - faltan los números 3 y 5-.

AHF, DEL – 0003 – 001

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 22 de mayo de 1995 hasta 31 de diciembre de 2005.

Expediente relativo al proyecto funcional de restauración del edificio de la Estación de Madrid-Delicias, que realizó el arquitecto José A. Pruneda Argota de la Jefatura de Arquitectura de la RENFE Patrimonio y Urbanismo, en octubre de 1995, compuesto de memoria y quince planos. Nos resultó de gran interés para conocer aspectos proyectados sobre la restauración que se practicaron en parte del antiguo pabellón de llegadas del edificio de viajeros, espacio que se vació y se rehízo dado su pésimo estado de conservación.

AHF, DEL – 0003 – 003

Contiene 2 documentos de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 de mayo de 1996 hasta 31 de mayo de 1996.

Proyecto de protección contra incendios y plan de emergencia del Museo Ferroviario de la Estación de Madrid-Delicias, realizado por el arquitecto J. J. López Martínez, RENFE Patrimonio y Urbanismo, compuesto de memoria, pliego de condiciones, presupuesto y quince planos -falta el número 6- a fecha de mayo de 1996. En un plano se señaló como “parte no afectada por el presente proyecto” a la zona del antiguo pabellón de llegadas que se vació para rehacerse de nuevo como centro formativo²⁶³ de circulación y conducción.

AHF, DEL – 0003 – 004

Contiene 2 documentos de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 de julio de 2000 hasta 20 de septiembre de 2001.

Expediente relativo a practicar obras de conservación y restauración en parte del edificio de viajeros a tenor de los presupuestos y facturas que contiene, consistentes en

²⁶³ Véase AHF, DEL- 0005 – 004.

pintura de paramentos interiores de la nave central, restauración de la carpintería de madera en puertas de los andenes y retoques de pintura en la escalera. Además, contiene 6 fotografías de julio-septiembre del año 2000 con el estado de los paramentos interiores de la nave de andenes y pintado.

AHF, DEL – 0003 – 005

Contiene 5 documentos de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 3 de marzo de 2005 hasta 4 de marzo de 2005.

Contiene varios presupuestos de Mecanizados Alfonsín, SL Unipersal, sobre obras y reparaciones del Museo del Ferrocarril en el edificio de viajeros, tales como: “Reparación de tejado en nave”, “Acondicionamiento de nave”, “Cubierta de Uralita en oficinas” y “Pintura de cubierta de nave estación” fechados el 3 de marzo de 2005.

AHF, DEL – 0004 – 001

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 18 de febrero de 1981 hasta 7 de septiembre de 2000.

Este expediente trató de los terrenos y edificios reservados para el Museo del Ferrocarril de la Estación de Madrid-Delicias. Contiene información sobre las distintas instalaciones que tuvo la Estación y el nuevo uso que se les pudo dar a fecha de 1999. Propuestas de intervención y futuras rehabilitaciones. También planos del año 2000, con los límites de terrenos de la RENFE e instalaciones, y recortes de prensa sobre interesantes asuntos como que el entorno de la Estación iba a albergar el MUNCYT²⁶⁴ o que la Estación de Madrid-Delicias estaba incluida en la lista de los siete edificios que se pretendían arreglar con el 1% Cultural de Fomento²⁶⁵.

AHF, DEL – 0004 – 003

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Sin fecha. Corresponde al plano con la ilustración de la distribución de material rotante en las vías exteriores²⁶⁶ que proyectaron como ampliación para el Museo del Ferrocarril.

AHF, DEL – 0004 – 005

Contiene 9 documentos de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 de julio de 1993 hasta 31 de julio de 1993.

Conjunto de 9 planos -triplicado cada uno- del edificio de viajeros sobre el proyecto básico de reestructuración de la Estación de Madrid-Delicias. Contienen: planta

²⁶⁴ ABC, 11-5-200.

²⁶⁵ EL PAÍS, 28-12-1996.

²⁶⁶ Véase AHF, DEL – 0001 – 007.

primera, entreplanta, planta bajo-cubierta, planta de la cubierta, alzado interior, alzado exterior, alzado oeste, sección del edificio y esquema estructural de la cubierta.

AHF, DEL – 0004 – 006

Contiene 5 documentos de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Sin fecha. Incluye: cinco planos -triplicado cada uno- del edificio de viajeros con planta baja, entreplanta, planta primera, planta bajo-cubierta y planta de la cubierta.

AHF, DEL – 0005 – 004

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 al 31 de diciembre de 1994.

Es el proyecto básico²⁶⁷ y de ejecución total de un edificio para uso de centro formativo de circulación y conducción, realizado por los arquitectos Miguel Colmenares Pelillo y Ana Rizzo Díaz en diciembre de 1994. Contiene el Tomo I con la documentación al respecto: memoria, pliego de condiciones, mediciones y presupuesto. Se trató del centro formativo que se instaló en parte del antiguo pabellón de llegadas, para lo cual se procedió a su vaciado y posterior reconstrucción, manteniendo los paramentos y la estructura metálica de paredes y cubierta, y se acondicionó a su nuevo uso.

AHF, DEL – 0006 – 001

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 de noviembre de 1994 hasta 31 de diciembre de 1994.

Fue el proyecto básico²⁶⁸ y de ejecución total de un edificio para uso de centro formativo de circulación y conducción, realizado por los arquitectos Miguel Colmenares Pelillo y Ana Rizzo Díaz en diciembre de 1994. Correspondió al Tomo II de este proyecto, en el que se incluyeron los planos para la realización de la obra citada.

AHF, DEL – 0006 – 002

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fechas extremas: 1 de mayo de 1986 hasta 31 de mayo de 1986.

Se trató del proyecto de obras varias a realizar en el Museo Ferroviario de la Estación de Madrid-Delicias, elaborado por el ingeniero Vicente Ramón Benedito en Madrid, mayo de 1986. Se incluyó: memoria, 5 planos, pliego de condiciones y presupuesto.

Las obras proyectadas fueron: adecuación de la escalera de acceso al salón de actos y sala de exposiciones, escalera de acceso a las oficinas y a la mansarda, manteniendo, en

²⁶⁷ Los planos de este proyecto están en AHF, DEL – 0006 – 001.

²⁶⁸ El Tomo I con memoria, pliego de condiciones, mediciones y presupuestos corresponde a AHF, DEL – 0006 – 001.

lo que fuera posible, el origen de la primitiva decoración; se derribarían cortavientos, paramentos, forjados y el tabique del ascensor; repaso de peldaños y sustitución y reposición de los que estuvieran en mal estado en consonancia con la piedra artificial de la escalera; cierre del hueco de la escalera; cierre del tabique del ascensor y creación de meseta; solado de la planta baja; pintura de paramentos; repaso de carpintería de madera de ventanas y barandilla; y nueva instalación eléctrica. Acondicionamiento del laboratorio fotográfico, para lo que fue necesario transformar un despacho y adaptarlo a dicho fin, con obras de paramentos, fontanería, instalación eléctrica, carpintería, etc. Arreglo del taller de chapista, repaso de la cubierta, sellado de las planchas de uralitas, repaso del falso techo, de paramentos, solado y carpintería de aluminio. Arreglo de la entrada a talleres aprovechando la construcción de los cobertizos existentes, tapiándose los huecos con ladrillo, enfoscado, pintado, colocando puerta metálica, levantamiento del 40% de la teja rota, arreglo de pares y colocación de tablero antihumedad en las zonas necesarias. Dividir la Sala de Junta en dos despachos por medio de tabiques, adecuación de paramentos y solado. Arreglo de almacén cualificado, mejora de la carpintería y colocación de reja metálica en ventanas. Arreglo de cobertizos en el patio del taller, con limpieza y retirada del falso techo para colocar uno nuevo de planchas de escayola, colocación de ventana, repaso de paramentos y solado de VC. Construcción de un foso simple, de 30 m, para el reconocimiento y arreglo de máquinas en una de las vías de la Estación, dotándolo de un drenaje especial.

El presupuesto ascendió a 10.717.510 pesetas, y el plazo de ejecución indicado fue de seis meses.

AHF, DEL – 0007 – 003

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Sin fecha.

Expediente relativo a la propuesta de acondicionamiento para inaugurar el Museo del Ferrocarril de Madrid, elaborado por Ypuntoending. Las propuestas de intervención consistieron en: dotar los elementos existentes mediante potentes aplicaciones gráficas o revestimientos -podiums, tarimas, vitrinas, atriles-, y de nuevos elementos acordes con el museo y su imagen.

AHF, DEL – 0007 – 004

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fecha: abril de 2004 de 2004.

Proyecto de Vélera S.A. sobre la adecuación de la sala de modelismo ferroviario del Museo del Ferrocarril -en parte del antiguo pabellón de salidas del edificio de viajeros- para instalar allí la colección Johnny Hassan. Constó de 10 planos en los que se especificó las propuestas proyectadas, contenido, distribución, recorrido, zonificación y secciones de las cuatro salas que dispondría.

AHF, DEL – 0007 – 005

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fecha: noviembre de 1996.

Expediente relativo al recinto ferroviario de Madrid-Delicias que contuvo un conjunto de 10 planos, en los que intervinieron J. Miguel Porroche Bes y el arquitecto J. Jesús López Martínez, fechados en noviembre de 1996.

AHF, DEL – 0007 – 006

Contiene 1 documento de la serie: Estación de Madrid-Delicias. Fecha: septiembre de 1993.

Proyecto básico de reestructuración de la Estación de Madrid-Delicias realizado por el arquitecto J. Miguel Colmenares. Contuvo: memoria y 13 planos. Se trató de una síntesis de lo incluido en el proyecto básico y de la necesidad de un edificio de nueva planta para completar el programa de necesidades. El Consorcio Urbanístico Pasillo Verde Ferroviario formalizó el encargo profesional del proyecto de la FFE. La intervención proyectada fue: la rehabilitación del “edificio de la Estación”, es decir, del edificio de viajeros, la adecuación de parte de sus espacios interiores para sede del Museo Nacional Ferroviario; ubicación de la FFE en el edificio de viajeros y en el edificio de nueva planta; localización en el antiguo pabellón de llegadas del simulador de conducción; y la permanencia en el recinto de la sede de la Asociación de Amigos del Ferrocarril. El edificio de nueva planta se proyectó frente al antiguo pabellón de llegadas, pero no se llegó a realizar.

AHF, DELa – 0001 hasta 0051

La serie completa DELa titulada: Estación de Madrid-Delicias, solo contuvo planos relativos a la Estación -algún expediente con fotografías- y constó de 51 documentos numerados del 1 al 51. Fueron reproducciones sobre distintos temas referentes a la Estación, abundaron los que están sin fechar pero también contuvo fechados.

Una vez hecha la revisión de los planos, de los que fuimos extrayendo información para conocer aspectos variados de la Estación, observamos que trataron de los siguientes asuntos: plantas, alzados, secciones del edificio de viajeros; cerramiento; planta y alzado del Club Social y Recreativo de la RENFE; proyecto de edificio anexo; distribución del edificio de viajeros; viviendas en calle Turmalina; renovación del ramal de Santa Catalina; plantas de varias salas del Museo del Ferrocarril, como la sala M^a Cristina, sala Eiffel, etc.; planta del espacio para TIFSA; planos de la entreplanta, primera y mansarda del edificio de viajeros; planos de la nave central; planos de las oficinas; plano del aparcamiento del Museo del Ferrocarril; planos relativos al Pasillo Verde Ferroviario; planos del proyecto del espacio básico para el museo; planos con terrenos de la RENFE afectados por el Plan Parcial; planos de la armadura del tejado; reproducciones de los planos originales sobre la Estación del año 1878; planos de zonificación y calificación del suelo; planos del proyecto de suministro de energía e

instalaciones eléctricas del Organismo de Estadística; planos de muelle cubierto, etc. De ellos, quisimos reseñar los siguientes:

Documento 005: copia de la planta y el alzado de las instalaciones del Club Social Recreativo de la RENFE, ubicadas en el antiguo muelle cubierto nº1 del servicio de mercancías. AGROMAN Empresa constructora S.A. Se trató de la distribución que se hizo de este muelle para adecuarlo a las instalaciones necesarias del club, en cuya planta se indicaron las siguientes: salón de actos, cine y TV; sala de recreo y bar; oficinas; sala de trofeos y recepción; biblioteca; almacén; sala de ajedrez; servicios de señoras y caballeros; vestuarios; duchas; sala de termo eléctrico; sala de tenis de mesa. Sin fecha.

Documento 006: plano del proyecto de ejecución de la reestructuración de la Estación, realizado por el arquitecto Miguel Colmenares Pelillo en enero de 1994. Con la sección transversal zona-A y el edificio nuevo proyectado.

Documento 0024: fueron copias de planos de la planta de oficinas localizadas en el antiguo vestíbulo del pabellón de salidas, fechados en junio de 1983. AGROMAN Empresa constructora S.A. Planta de oficinas con: cálculo de áreas, distribución interior, proyecto inicial, anotaciones manuscritas de dimensiones y áreas.

Documento 0030: copia de cuatro planos del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, en el que figuró la Estación de Madrid-Delicias y el área de intervención de alrededor. Año 1994. Constó de: emplazamiento; modificación del PGOU en los ámbitos afectados por esta operación urbanística; plano de modificación 2 del PGOU, alineaciones y condiciones de edificación; y detalle de terrenos propiedad de la RENFE y los que se atribuyeron al Pasillo Verde Ferroviario.

Documento 0050: reproducciones en papel vegetal de 4 planos de “nave de almacenamiento”, es decir, de un muelle cubierto del antiguo servicio de mercancías de la Estación de Madrid-Delicias. Sin fecha. Constó de: plano con la planta y el alzado del muelle cubierto original y estado actual; plano general de una cercha, sistema Polonceau; plano del estado actual de la planta, con distribución interior formada por almacén, taller, vestuario y oficina; y plano del alzado de la fachada menor.

AHF, M – 0003 – 031

Contiene 1 documento de la serie documental: Fondo figurativo. Mapas, planos, proyectos. Expedientes. Incluye un croquis del ferrocarril de contorno de Madrid desde el km 1 por el Puente de la Abadía al Paseo de las Delicias. Sin fecha.

AHF, M – 0005 – 006

Contiene 10 documentos de la serie documental: Fondo figurativo. Mapas, planos, proyectos. Expedientes. Fecha: 16 de agosto de 1877.

Incluye tres carpetas con planos de la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez. Se trató del proyecto del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real. Están firmados por el ingeniero E.

Cachelivière y el Administrador-Director José Canalejas y Casas, y fue aprobado, con prescripciones, el 16 de agosto de 1877 en Madrid. Es una colección de planos genéricos para la construcción de la línea directa de Madrid a Ciudad Real, pero en ellos no se incluye la Estación de Madrid-Delicias. Esta documentación también la tiene igual el AGA²⁶⁹.

Consta de: edificio de viajeros; sección transversal; y puentes españoles. El titulado como edificio de viajeros contiene seis planos sobre los diferentes modelos de edificios de viajeros -divididos por clases- que se proyectaron realizar en las distintas estaciones que integrarían la referida línea de ferrocarril Madrid-Ciudad Real. Estos edificios de pasajeros fueron agrupados como: de 1ª clase, 2ª clase, 3ª clase, 4ª clase, 5ª clase y apeadero, pero ninguno de ellos se aplicó para la construcción de la Estación de Madrid-Delicias, pues requirió un proyecto concreto dado sus características especiales.

AHF, Ñ – 0025 – 004

Contiene 1 documento de la serie documental: Gonzalo García (G. Garcival). Está formado por recortes de prensa y diapositivas sobre aspectos varios de la Estación.

Consta de artículos de periódicos del *ABC*, *EL PAÍS*, *El Mundo*, incluso del desaparecido *Ya*; o de revistas como *Líneas/61* y *Vía Libre*. Son artículos de las décadas de 1980 y 1990 con titulares y contenidos impactantes tales como: “RENFE desmantela un ala del histórico edificio de la estación de Delicias”²⁷⁰, a lo que RENFE contesta “no estamos desmantelando sino rehabilitando”²⁷¹; “RENFE malvende su patrimonio histórico”²⁷²; “Denuncia al Museo del Ferrocarril y a sus responsables por ofrecer el museo piezas de interés histórico a otros museos y chatarreros”²⁷³; “Siete edificios de Madrid se arreglan con el 1% cultural de Fomento, entre ellos la estación de Delicias”²⁷⁴; etc.

AHF, W – 0018 – 004

Contiene 4 documentos de la serie documental: Francisco Wais y San Martín. Son estudios sobre la vía de contorno que fueron realizados por MZA y NORTE, pero de ellos nos interesó el documento nº 4.

Documento nº 4: sobre la Estación de Madrid-Delicias hay un proyecto y dos planos de la “vía apartadero en el empalme de las Delicias, teniendo en cuenta el establecimiento de la vía doble”, de la 4ª División de Vía y Obras de la compañía NORTE. Fechas extremas: de enero a marzo de 1922.

²⁶⁹ AGA, (04)36 Caja 25/7166. En la carpeta consta “Duplicado”.

²⁷⁰ *ABC*, 28-11-1995.

²⁷¹ *ABC*, 29-11-1995.

²⁷² *ABC*, 24-12-1991.

²⁷³ *ABC*, 6-8-1996.

²⁷⁴ *EL PAÍS*, 28-12-1996.

Uno de los planos contiene el trazado de la doble vía en la vía apartadero de Delicias, con la superficie a expropiar y los terrenos con sus respectivos dueños. El otro plano, en ferropusiató, es del “Enlace de la vía de circunvalación con la estación de clasificación de Madrid”²⁷⁵, en la que figura la “vía de Delicias”, apartadero en la línea de circunvalación que enlazó directamente con la vía de empalme de Delicias.

IG – 2561

Contiene un conjunto de 11 planos sobre la Estación de Madrid-Delicias numerados del 1 al 11. Excepto el plano IG – 2561/6 -sin fecha ni autoría-, el resto corresponden al *Proyecto de un Ferro-carril directo de Madrid á Ciudad-Real. Estación de Madrid* de la “Compañía de Ferro-carriles de Ciudad-Real Á Badajoz y de Almorchón Á las minas de Carbón de Belmez”, en Madrid, 12 de octubre de 1878, y están firmados por el “Ingeniero Jefe de la Construcción: E. Cachelievre”²⁷⁶, el “Administrador Director: José Canalejas y Casas”, el “Ingeniero Jefe que lo examinó: Santiago Bausá”, y el “Director General: Covadonga” y, cada uno de ellos, con el “Aprobado con prescripciones por R. O. de 22 de Enero de 1879”.

Según el informe²⁷⁷ realizado por Santiago Bausá, el 2 de diciembre de 1878 que se encuentra en el AGA -como ya citamos y trataremos más adelante-, estos planos del archivo del Museo del Ferrocarril serían los pertenecientes al proyecto original de la Estación de Madrid-Delicias, pero faltarían dos ya que Bausá indicó que el proyecto se compuso de 12 planos y aquí, sin contar el IG – 2561/6, hay 10. Son planos de distinto tamaño que, bajo los títulos que indicamos, contienen los siguientes asuntos:

IG 2561/1: *Edificio de Viajeros. Distribución Interior*. Contiene la disposición general de los cimientos y de las armaduras. Escala de 1/200.

IG 2561/2: *Edificio de Viajeros. Dibujo de los Momentos de Flexión de los Pilares y Formas de la Nave Central*. Escala de 1/50. Representa la disposición general de los hierros de la armadura de la cubierta, es una de las piezas de hierro de la estructura metálica que cubre la nave central.

IG 2561/3: *Plano General. Conjunto*. Escala 1/500.

IG 2561/4: *Edificio de Viajeros. Sección Transversal por el Vestíbulo*. Escala de 1/100. Presenta la sección transversal de la nave central, las “naves laterales” y el corte longitudinal por el eje de la gran nave.

IG 2561/5: *Edificio de Viajeros. Elevación. Lado de la Salida*. Escala de 1/100.

IG 2561/6: *Estación Definitiva de Madrid. Plano del edificio de viajeros (llegadas)*. El tamaño es mucho mayor que el resto de los planos y no tiene fecha, ni firmas ni escala.

²⁷⁵ En 1922 se estaba construyendo la Estación de clasificación en Cerro Negro, ramal que enlazó con la vía de contorno.

²⁷⁶ Firmado sin tilde.

²⁷⁷ AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085.

IG 2561/7: *Muelle Cubierto para la Estación de Madrid. Detalles de la Armadura del Tejado*. Diferentes escalas: 1/20, 1/15, 1/10. Consta de la elevación transversal y el caballete de una forma metálica, con la pieza de unión y el estribo doble.

IG 2561/8: *Edificio de Viajeros. Fundaciones de los Pilares del Vestíbulo y Galerías Laterales*. Escala de 1/10.

IG 2561/9: *Muelle Cubierto. Elevación*. Escala: 1/50. Contiene la elevación longitudinal y lateral.

IG 2561/10: *Muelle Cubierto. Cortes y Plano*. Diferente escalas: 1/100, 1/50. Contiene el corte longitudinal y transversal y la planta.

IG 2561/11: *Edificio de Viajeros. Distribución interna*. Escala 1/20.

Estos planos ingresaron en el Museo del Ferrocarril a través de RENFE el 1 de marzo de 1981. Son una fuente documental de gran importancia para conocer lo proyectado sobre la futura *Estación de Madrid, del Ferro-carril directo de Madrid a Ciudad-Real* en 1878, con abundantes detalles de la construcción. Son documentos gráficos de destacado valor artístico y de buena calidad, y están realizados en parafina sobre tela y tinta de colores.

Fuentes fotográficas

IG – 01554

Es una imagen gráfica de gran valor documental sobre el proceso constructivo del edificio de viajeros. Corresponde a la toma que captó el fotógrafo Pedro Martínez de Hebert²⁷⁸, según el pie de foto *Fotografía Hebert. Baño 2. Madrid* que está junto al título *Estado de las obras en 1º de Junio de 1879*. Esta fotografía nos ayudó a corroborar la fecha en que se estaba procediendo al montaje de la estructura metálica del edificio de viajeros, y confirmar que el muelle cubierto nº 1 ya estaba construido. Hebert fue un excelente fotógrafo de patrimonio arquitectónico del último cuarto del siglo XIX, y también de patrimonio industrial como se demostró con esta ilustrativa vista de Delicias sobre la ejecución de la obra de ingeniería. Está realizada en papel y fue enmarcada por la casa Macarrón en 1986. Su procedencia²⁷⁹ fue el antiguo Museo de San Cosme y San Damián, es decir, el Museo Nacional del Ferrocarril que se formó en su primera sede en el Palacio de Fernán Núñez, de la madrileña calle Santa Isabel.

Nos aportó destacados detalles, tales como que: a principios de junio de 1879 ya estaba terminado el primer muelle cubierto, por eso se solicitó, y se autorizó, que se habilitase ese muelle para funcionar como servicio de viajeros provisional, pudiéndolo poner en

²⁷⁸ Díaz (2008), p. 12. Aunque su biografía es todavía un poco confusa, se puede afirmar que se trató de uno de los más importantes artistas de la denominada primera generación de fotógrafos con estudio en Madrid, en la calle Baño, nº 2. Su labor como fotógrafo de monumentos arquitectónicos -aunque su faceta más conocida fue la de retratista-, le equipara a otros fotógrafos extranjeros asentados en Madrid, como fueron Jean Laurent o Charles Clifford.

²⁷⁹ Ingresó en RENFE el 1 de junio de 1961.

funcionamiento lo antes posible, pues la línea de ferrocarril ya estaba concluida aunque aún estaba sin terminar el edificio de viajeros. De la construcción de los pabellones laterales, se observó que estaba más adelantado el de llegadas que el de salidas -en el que aún no se aprecia ni el vestíbulo-, y se estaba procediendo al levantamiento de los pies derechos y la estructura metálica sobre la que apoyó la cubierta. Igualmente interesante es el andamiaje empleado para el levantamiento de la armadura de hierro de la nave central, pues nos da a conocer detalles del sistema de trabajo en 1879. A menos de un año de la inauguración de la Estación, acaecida el 30 de marzo de 1880, aún faltaba bastante obra por realizar pero, dado el carácter de sencillez implícito en este tipo de construcción de piezas ensambladas, en esos meses se pudo llevar a término.

FN_03581, FN_03582, FN_03585, FN_03590, FN_04804, FN_04805, FN_04806, FN_06546, FN_06547, FN_06548, FN_06557, FN_06558, FN_06560, FN_06561, FN_06562.

Dentro de la colección “Fotógrafos del Ferrocarril” del AHF, se consultó la colección del fotógrafo “no profesional” del ferrocarril Juan B. Cabrera²⁸⁰. Sus instantáneas abarcaron desde el año 1941 hasta 1986, algunas son imágenes de la Estación de Madrid-Delicias, en blanco y negro, aunque la mayoría contienen locomotoras y coches de viajeros situados en las vías próximas a la Estación o en el interior del edificio de viajeros. Pudimos comprobar detalles del edificio de viajero y de los talleres, aunque no nos proporcionaron nada nuevo. De los números que hemos citado, los cuatro primeros están fechados en abril de 1959, según los datos que incorporó Cabrera en sus libretas de campo, mientras que el resto de la numeración seleccionada está sin fechar pero podrían datarse entre 1959-1960.

La foto FN_03585 muestra un pequeño detalle de las construcciones de los talleres. Son sencillos edificios de formas geométricas y tejados a dos aguas. Junto a ellos, figura una aguada próxima a la vía donde se situaban las locomotoras para llenar el tender.

En los años 1959-1960, los pasajeros salían por el actual frontispicio del edificio de viajeros, tras la reforma acometida en los años 50 del siglo XX pues, un cartel con “salida” y unas flechas, así lo indica, como se observó en la fotografía FN_04804.

La FN_04805 captó las toperas al final de las vías, toperas entre unos cerramientos de muros de fábrica y pilarotes que fueron fruto de las obras de mejoras del edificio de viajeros, hoy han desaparecido y existen otras diferentes.

Las demás fotografías muestran poco del interior del edificio de viajeros. Se confirmó el andén central, construido en la década de 1930, y el uso de luminarias colgantes de forma acampanadas pendiendo de los pórticos de la estructura metálica, luminarias que actualmente se alternan con otras que se pusieron en la restauración de los años 80 del siglo XX.

²⁸⁰ Cuéllar Villar [et.al.] (2007), pp. 195-222.

TP – 0212

La colección de “Tarjetas Postales”, con postales ferroviarias del siglo XX, nos ofreció una imagen interesante del edificio de viajeros realizada a principios del pasado siglo, hacia el año 1900, antes de unificarse salidas/llegadas en el mismo vestíbulo del pabellón de salidas. La TP – 0212 es una imagen en blanco y negro tomada desde el exterior del edificio de viajeros, lado de Madrid, desde el antiguo pabellón de llegadas. Se observó un jardín delantero formado por una amplia arboleda, pues, el actual frontispicio, aún no estaba habilitado como entrada/salida. Interesante es el detalle de la marquesina del entonces pabellón de llegadas, aún colocada en su lugar original antes de proceder a su traslado. Esta marquesina -que fue igual a la que está en el antiguo vestíbulo del pabellón de salidas- fue la que, con el paso del tiempo, cambió su ubicación, y hoy podemos verla en la entrada actual. También se observó que ya se había realizado una estrecha acera bordeando el pabellón de llegadas, acera que fue demandada para mayor comodidad de los viajeros según la documentación del AHF.

Fondo Vicente Garrido

VG-IF 0324, VG-IF 0325, VG-IF 0327, VG-IF 0329, VG-IF 0351 a VG-IF 0357, VG-IF 0361, VG-IF 0365 a VG-IF 0370, VG-IF 0373, VG-IF 0374, VG-IF 0379.

El fondo fotográfico Vicente Garrido, con fotos de las décadas de 1940 y 1950, nos proporcionó un repertorio de imágenes de gran valor documental, especialmente sobre vistas de los edificios y de las construcciones de la Estación de Madrid-Delicias.

Algunas de ellas fueron de los años en que se estaban adoquinando los patios del exterior del edificio de viajeros, como por ejemplo VG-IF 0352 y VG-IF 0356, conforme se comprobó en la documentación del AGA y del AHF. Se comprobó que, el lugar que ocupa actualmente el edificio de oficinas de ADIF -antiguo Centro de Cálculo en 1968 -, fue entonces un jardín.

Las fotografías VG-IF 0353, VG-IF 0357 y VG-IF 0374, nos proporcionaron una vista de la fachada del lado de Madrid. Era el momento previo a realizarse las obras que convirtieron la fachada del edificio de viajeros, que tenía un jardín semicircular, en la entrada -y actual acceso al Museo del Ferrocarril-. El cartel con “Obras de la Renfe. Construcciones Pe. Martín SA, Argensola Madrid” confirmó que se estaban realizando en el exterior, como también se comprobó en la VG-IF0351. Momento en que las ventanas fueron transformadas en puertas. Previsiblemente, fueron obras de hacia finales de los años 1940 o comienzos de 1950.

Las fotos VG-IF 0354 y VG-IF 0355, correspondieron a la finalización de las obras del frontis del edificio de viajeros, con la instalación de la marquesina y la apertura de puertas que hemos citado. En los huecos de los frentes de los pabellones laterales se pusieron toldos. Se comprobó la acera que bordeó el perímetro del edificio de viajeros y el adoquinamiento de los firmes. Se citaron estas obras como realizadas en 1954.

Otras fotografías captaron cómo fue la playa de vías y los accesos a las construcciones de mercancías y los talleres, por ejemplo la foto VG-IF 0361.

De gran valor histórico son las imágenes VG-IF 0365 hasta VG-IF 0370. Se trató de distintas tomas del interior del antiguo vestíbulo del pabellón de salidas. Después de la transformación llevada a cabo en esta dependencia a partir de 1930 y años siguientes, el aspecto del vestíbulo -hacia los años cincuenta del siglo XX- resultó ciertamente modesto. De ahí la necesidad de realizar obras, cómo se comprobó en las fotografías mencionadas. Fueron obras de mejora y acondicionamiento del espacio que aún funcionaba como vestíbulo. Los pilares interiores se revistieron de un alto zócalo de azulejo y ladrillo, alicatado bicolor azul y blanco que también se aplicó en la parte inferior de las paredes del despacho de billetes y en una pequeña oficina interna, según se observó en varias fotografías que tenían cajas de baldosines y muros picados para ser recubiertos. En alguna de las fotos se pudo comprobar que también se había aplicado dicha azulejería sobre los paramentos del vestíbulo, conformando el zócalo. La misma decoración de azulejo y de ladrillo se usó en los pilarotes del cerramiento externo que delimitó la Estación y que han llegado hasta nuestros días, pilares que se apoyaron sobre un basamento de sillares de piedra irregulares, como se observó en las fotografías VG-IF 0352 y VG-IF 0379.

La fotografía VG-IF 0371 también resultó interesante. Correspondió al momento en que se estaban construyendo dependencias auxiliares de la Estación, próximas a la vía de circunvalación junto al muro divisorio. Según un plano del emplazamiento de Madrid-Delicias de 1961 existente en el AGA²⁸¹, se trató de la construcción de un muelle cubierto, o almacén, que consistió en una sencilla nave alargada, paralela al cuartel de la 7ª unidad de FFCC. Esta nave de una sola planta y rectangular, que en esos momento se estaba construyendo pero que después tuvo muros de ladrillo encalado, zócalo, sucesión de vanos, cubierta de teja sobre estructura de madera y aleros muy pronunciados, fue utilizada -como ya mencionamos con anterioridad- por la “Salinera Española” y por “Maderas S. A.”, tal y como indicaron sus borrosos rótulos y, posteriormente, se usó para taller y almacén del Gabinete de Información y Relaciones Externas -GIRE- allá por los años 80 del siglo XX. Ninguno de los edificios que se ven en esta foto han llegado a la actualidad, pues fueron demolidos.

El interior de la nave central del edificio de viajeros de la fotografía VG-IF 0373, sirvió para comprobar que la salida del edificio de viajeros ya se realizaba por el frente, dirección Madrid, es decir, por donde se entra hoy al Museo, pues así lo indican los tres carteles de “SALIDA” entre cada dos de las seis puertas que se habilitaron. La verja del jardín semicircular con que se inauguró el edificio de viajeros sufrió un gran cambio, pues se dividió en dos fragmentos y se colocaron en paralelo a las puertas de acceso, tal y como podemos observarlo en la actualidad. Las toperas de las cuatro vías estaban protegidas por paramentos de ladrillo y adornados vegetales que fueron sustituidas posteriormente.

Las fotografías VG-IF 0324, VG-IF 0325, VG-IF 0327 y VG-IF 0329, mostraron un escenario con la playa de vías y una nave doble a continuación del servicio de mercancías, tras el depósito de agua. Fue una sencilla construcción alargada, con doble estructura metálica y cubiertas a dos aguas, diáfana pero con un murete central de separación, y sucesión de vanos en las fachadas longitudinales que se usó para

²⁸¹ AGA, IDD (04)41, Caja 25/13805, plano nº 1.

adecentamiento de coches de viajeros, aunque también fue conocida como nave de pintura. Esta instalación fue demolida tras la transformación que sufrió esta zona.

Colección Gustavo Reder

En 1985, toda la colección particular de fotografías de Gustavo Reder llegó a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y a su Archivo Histórico Ferroviario y Biblioteca Ferroviaria, destinándose los positivos al Museo del Ferrocarril, en la Estación de Madrid-Delicias. El interés de Reder, ingeniero de profesión, fue el estudio de material rodante, concretamente las locomotoras de vapor, y algunas de sus fotografías las realizó en la Estación de Madrid-Delicias. Son de la década de 1960 con máquinas en el depósito de locomotoras, repostando agua, etc., pero apenas nos aportaron información sobre su arquitectura ferroviaria ni sus usos.

Colección Juan Carlos Giersig

El fotógrafo aficionado Juan Carlos Giersig donó, en enero de 2010, 13 fotografías en blanco y negro con tomas de la Estación de Madrid-Delicias realizadas a finales de los años de 1970. Varias fotos correspondieron a máquinas y a coches de viajeros acumulados en la Estación y el resto a imágenes del interior del edificio de viajeros. Fueron realizadas tras el cierre de la Estación, cuando ya no prestaba servicio, periodo en el que su demolición o nuevo uso era una cuestión sin resolver. Por tanto, anteriores a las restauraciones acometidas a lo largo de los primeros años de 1980.

Estas fotos nos sirvieron, principalmente, para poder apreciar ciertos detalles sobre el estado de conservación del edificio de viajeros. Como por ejemplo, el gran deterioro que se observó en los paramentos internos de la nave central, en el lado del antiguo pabellón de salidas, concretamente la zona del vestíbulo, con enormes humedades que ocasionó el levantamiento y la pérdida de gran parte de la capa pictórica, motivado no sólo por las humedades, sino también por cierto abandono. La pavimentación de los tres andenes consistentes en baldosines hexagonales procedentes de la reforma de los primeros años de 1930, aún se mantiene. Incluso las toperas corresponde a un modelo que ya no existe, y diferente también a las toperas de los años de 1950. Detalles que cambiaron tras las intervenciones previas al nuevo uso como museo.

Fotografías varias en el Museo del Ferrocarril de Madrid

El Museo del Ferrocarril posee un amplio número de fotografías de las décadas de 1980, 1990 y 2000, pendientes de catalogar, que nos ayudaron a conocer asuntos de gran valor acontecidos durante esos años.

En ellas pudimos ver la situación de las construcciones tras el cierre de la Estación; edificaciones que existieron pero que cayeron en desuso y, pasado el tiempo, se demolieron; las distintas intervenciones antes de proceder a su restauración para convertirse en Museo del Ferrocarril y Museo Nacional de Ciencia y de Tecnología; ciertos problemas de conservación de los edificios; pequeñas intervenciones de elementos arquitectónicos; las malas condiciones de limas y bajantes que produjeron

obstrucciones y humedades; la transformación de la Estación de Madrid-Delicias tras la actuación del Pasillo Verde Ferroviario; el vaciado y reconstrucción de la parte suroeste del antiguo pabellón de llegadas; y un largo etcétera. Son fotografías de carácter no profesional tomadas, la mayoría de las veces, para acompañar informes técnicos de carácter interno y avalar lo sucedido, o sobre acontecimientos varios.

Archivo General de la Administración (AGA)

Los documentos obrantes en el Archivo General de la Administración referentes a la Estación de Madrid-Delicias consultados han sido, mayoritariamente, los generados por el Ministerio de Obras Públicas y, en menor medida, los del Ministerio de Cultura²⁸². Hemos elegido seguir el orden cronológico de lo más antiguo a lo más reciente, dentro de cada uno de los apartados que fuimos creando, para mayor claridad y simplicidad. Además de la documentación escrita, se consultaron documentos gráficos de asuntos ferroviarios, de entre los cuales se seleccionó lo concerniente a la Estación.

Los expedientes sobre ferrocarriles contenido en el Inventario General IDD (04)102.000, en base de datos, recoge la práctica totalidad de expedientes y proyectos de obras ferroviarias, pero no incluye todo, pues aún existe documentación contenida en inventarios en papel que se ha consultado de forma manual. Esos inventarios en papel han sido IDD (04): 017, 029, 030, 031,034, 036, 037, 038, 039, 041, en cuyos amplios listados de “expedientes varios” se han encontrado ciertas referencias de nuestro interés. Además, pudimos examinar algunas cajas de documentación pendientes de catalogación bajo la supervisión del responsable²⁸³, documentación generada por el Ministerio de Cultura cuyo contenido trató de restauraciones del edificio de viajeros.

La documentación sobre temas específicos de la Estación de Madrid-Delicias, aunque no parece muy amplia, está contenida en un elevado número de cajas que hemos examinado. Comenzamos con lo más antiguo y destacado referente a la construcción de la Estación, la caja 25/8301 de Obras Públicas, pero si nos remontamos al tema de la creación de su línea férrea aún es de mayor antigüedad. La consulta de expedientes sobre la creación de la línea directa de Madrid a Ciudad Real para comprobar si contenía información sobre la “estación de Madrid”, fue otro de nuestros cometidos. Tras la búsqueda de estos antecedentes, y centrándonos en los primeros proyectos previos a la construcción de la Estación de los años 1878, 1879, 1880 y algunos más, continuamos la búsqueda de documentación durante los años posteriores, ya del siglo XX. La temática fue variada, y nos fue de gran interés lo referente a modificaciones, obras, mejoras, acondicionamientos, etc. de años sueltos, como por ejemplo 1911, 1926, 1929, 1931, 1939, 1948, 1956, etc., como iremos viendo.

Fuentes documentales

Aunque toda la documentación que presentamos corresponde a la Estación de Madrid-Delicias, la hemos agrupado bajo los siguientes epígrafes para una mayor claridad. Hay

²⁸² Las signaturas (04) y (03) respectivamente para cada Ministerio, como ya advertimos al principio.

²⁸³ Desde aquí damos las gracias a Daniel Gozalbo Gimeno, Jefe de Sección de Información del AGA, por su interés sobre nuestro tema y las facilidades prestadas en todo momento.

muchos expedientes que no tratan un sólo tema, sino varios o muchos, siendo difícil incluirlos en unos u otro apartado. Algunos son muy amplios y complejos, pero aquí sólo pretendemos ofrecer lo más relevante de ellos.

Expedientes sobre la línea de ferrocarril: germen de la Estación de Madrid-Delicias

Este apartado consta de una serie de proyectos y documentación varia sobre líneas de ferrocarril que aportaron, en menor o mayor medida, algo sobre los inicios de la Estación. Alguno de ellos ni se llegó a realizar, otros sí. Hemos incluido los proyectos de las líneas de la compañía CRB, y documentación relacionada, porque aquí ya se habló de la “estación de Madrid”, como así la nombró la documentación antigua. Especialmente los proyectos de la línea de ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real, de 1875 y de 1877, aprobado con prescripciones el 16 de agosto de 1877, cuya memoria aportó sustanciosos datos. Igualmente incluimos otra documentación paralela, los “Extractos” sobre concesión y construcción de la línea directa, que nos proporcionaron valiosa información sobre la Estación de Madrid-Delicias.

AGA, IDD (04)36, Caja 25/08132

“Memoria sobre el proyecto del ferro-carril de Madrid á Badajos”, 30 de abril de 1846.

Esta memoria correspondió a un estudio y propuesta del trazado de la línea de Madrid a Badajoz, cuya concesión se otorgó a unos ingleses que constituyeron, con tal fin, la Compañía del Camino de Hierro del Centro de España, empresa que tuvo una vida efímera. Este proyecto firmado por el ingeniero jefe George Pilkington el 30 de abril de 1846, no se llevó a la práctica pero su estudio sirvió de antecedente -junto con otros posteriores- en los proyectos que finalmente se realizaron. Comenzó con la “Descripción del Trazado” diciendo:

“Como se puede ver en el principio de la Empresa para evitar grandes desembolsos que se ocasionarían con establecer un apartadero terminal en Madrid por el cual la compañía se viera obligado sin necesidad á atravesar el rio á costa de mucho gasto hasta que los reditos del camino dieran el beneficio suficiente para ayudar a construir aquellas obras de modo que presentaran comodidad á los viajeros; por este motivo el punto de partida queda establecido en una pequeña colina que haya en la izquierda del camino real que conduce á Segovia, distante del puente que lleva este nombre, ¿5?66 varas. Este apartadero puede en lo sucesivo servir de taller para los principales oficiales del establecimiento.”.

A continuación, figuró un listado de los lugares por los que iría el trazado de la línea principal y la línea ramal, enumerando lugares y estaciones hasta llegar a Badajoz y desde aquí a la frontera con Portugal. Dentro de las obras de fábrica describe las estaciones, y de la “estación terminal de Madrid” dice:

“Esta estacion constara de un edificio que comprenda vestibulo cubierto, despachos de billetes, despachos de bagones; sala de descanso de dos clases; registro para dependientes del resguardo y derechos municipales; café fonda; oficina del gefe de la estacion, aposentos para los guardas y vigilantes, cuerpo de guardia, y comunes separados para ambos sexos.- Según el plano N° 4”²⁸⁴.

²⁸⁴ A pesar de citarlo, no contiene el referido plano.

Y acabó con el listado de “presupuestos de gastos”. Cuando se refirió a la que sería la Estación de Madrid-Delicias, indicó: “Estacion principal con cobertizo para maquinas según el plano N° 4, 500.000 reales vellon”.

AGA, IDD (04)102, Caja 25/7135 y Caja 25/7167²⁸⁵

“Proyecto de un ferro-carril directo de Madrid a Ciudad-Real, Madrid 17 de abril de 1875”, de la Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real a Badajoz y de Almorchón á las minas de Belmez.

Aunque son dos cajas diferentes, se trató del mismo proyecto de construcción de la línea directa de Madrid a Ciudad Real, de la compañía CRB, quién edificó la Estación de Madrid-Delicias por necesitar una estación en Madrid para dicha línea férrea. Contiene 19 carpetas con: memoria, plano general, estado de las obras, obras de fábrica, tipos de puentes, pasos superiores, puentes, tipo de carril, asiento de la vía, cruce de vía, paso a nivel y presupuesto. Todas están fechadas y firmadas igual: “Madrid 17 de Abril de 1875. El Ingeniero, E. Cachelievre. Por la Compañía de Ciudad-Real á Badajoz, El Administrador Delegado, José Canalejas y Casas”.

En el proyecto se citó el comienzo de la línea, que luego coincidiría con el emplazamiento de la Estación de Madrid-Delicias, que fue: “Paseo de las Delicias, Posición kilométrica 0,850”²⁸⁶. En la memoria se señaló el comienzo de la línea:

“Partiendo del cuadrilátero que determinan los paseos de las Delicias, las Yeserías, Santa María de la Cabeza y el Canal el trazado adopta una dirección paralela al rio Manzanares el cual atraviesa por medio de un puente de sesenta metros de luz en el sitio que denominan Soto de Luzón á una altura de un metro ochenta centímetro sobre las aguas mayores”,

pero no contuvo nada referente a la construcción de la estación madrileña. Sin embargo es interesante la memoria porque aportó datos sobre los grandes beneficios y ventajas que traería la construcción del ferrocarril proyectado, especialmente a las comarcas por las que pasaría el trazado de la nueva línea férrea. Entre ellas cabe destacar el desarrollo de la industria y de la agricultura de dichos lugares, fomentando tales actividades. Por otra parte, resultaría de gran utilidad la disminución de la línea en 93 km., pues ocasionaría una reducción en la tarifa y una reducción en el coste de las mercancías hasta Madrid, saliendo beneficiados, por ejemplo, los magníficos carbones procedentes de Belmez. También produciría grandes ventajas sobre el comercio de ganado, la lana y los cereales, progresando las industrias nacionales. La memoria destaca la saludable relación que ofrecería esta línea entre España y Portugal y también entre regiones, como Extremadura con Castilla. Son consideraciones generales sobre la importancia de este nuevo trazado ferroviario en el que se uniría, directamente, Madrid con Ciudad Real.

²⁸⁵ Las dos cajas corresponden al mismo proyecto, pero de uno a otro cambian detalles como el tamaño de letra de los títulos, variaciones de palabras, etc., pero el contenido es idéntico. El proyecto de la Caja 25/7135 está incompleto ya que falta la carpeta nº 1 de la memoria, pero pudimos consultarlo en la Caja 25/7167 y observar destacados datos.

²⁸⁶ Carpeta nº 3, sobre el estado de las obras que han de ejecutarse.

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

Todos estos números de libros y de cajas son del “Proyecto de un ferro-carril directo de Madrid á Ciudad-Real”, de la Compañía de los ferro-carriles de Ciudad-Real á Badajoz y de Almorchón á las minas de carbón de Belmez. Fechado en “Madrid, 17 de Abril de 1875” y “Aprobado con prescripciones por Real orden de 16 de Agosto de 1877”.

Este proyecto constó de: tres libros con texto, el 1º volumen es la memoria y pliego de condiciones²⁸⁷, el 2º, las cubicaciones²⁸⁸, y el 3º los datos para la formación del presupuesto y el presupuesto²⁸⁹; y de un conjunto de planos sobre la línea de ferrocarril, separados por carpetas y agrupados en tres bloques²⁹⁰.

Los planos sobre las distintas Secciones -de la nº 1 a la nº 3-, contienen los perfiles de la línea a construir. Resultó interesante el tercer grupo de planos²⁹¹ por referirse a asuntos relacionados con la construcción y las partes de las estaciones que se proyectaron a lo largo de la nueva línea a construir, pues trataron asuntos como: obras de fábrica, planos de estaciones, secciones de vía, retretes, casillas para guardas, muelles cubiertos para mercancías, etc. Los planos de estaciones fueron divididos según tipos: 1ª clase, 2ª clase, 3ª clase, 4ª clase, 5ª clase y apeadero, y es el mismo conjunto de planos que el del AHF²⁹². En la portada de cada carpetillas de los planos figuró: “El Ingeniero: E. Cachelievre”, y el “Administrador Delegado por la Compañía de Ciudad-Real á Badajoz: José Canalejas y Casas”. “Madrid, 17 de Abril de 1875”. “Aprobado con prescripciones por Real orden de 16 de Agosto de 1877. El Director General Garrido”.

Sobre la Estación de Madrid-Delicias nos interesaron tres datos.

El primero está en un plano de la “1º Sección. Plano”²⁹³, muy largo²⁹⁴ y detallado, en el que ya figuró la futura Estación de Madrid-Delicias. Además de incluir la parte de la ciudad de Madrid donde se emplazó la Estación, recogió toda la línea del ferrocarril hasta el punto kilométrico 59, y correspondió con el fin del “5º Trozo y de la 1ª Sección”. En este enorme plano se marcaron los límites por tramos, por ejemplo, en el “fin del primer trozo y origen del segundo trozo” estaba el río Tajo, la Estación de Algodor, y se señalaron las curvas de nivel, veredas, caminos, localidades, carreteras, huertas, cerros, dehesas, ríos y arroyos, provincia de Madrid y provincia de Toledo, término de Pinto, término de Fuenlabrada, término de Azaña, término de Pantoja, y un

²⁸⁷ AGA, IDD (04)36 LIBRO 3699 TOP. 46/42.101-47.306.

²⁸⁸ AGA, IDD (04)36 LIBRO 3701 TOP. 46/42.101-47.306.

²⁸⁹ AGA, IDD (04)36 LIBRO 3700 TOP. 46/42.101-47.306.

²⁹⁰ Todos los planos están en las Cajas AGA, IDD (04)36, Caja 25/7164; AGA, IDD (04)36, Caja 25/7165; y AGA, IDD (04)36, Caja 25/7166.

²⁹¹ AGA, IDD (04)36, Caja 25/7166.

²⁹² Véase AHF, M – 0005 – 006.

²⁹³ AGA, IDD (04)36, Caja 25/7164.

²⁹⁴ Debido a su gran tamaño, el Servicio de Reprografía del AGA no lo pudo reproducir, pero nos concedieron permiso para hacer fotos de la zona de la Estación de Madrid-Delicias para nuestro estudio.

largo etc. Interesante fue la parte del plano donde estaba la Estación de Madrid-Delicias. Se incluyó desde la calle Atocha hasta el río Manzanares, la calle Toledo y el “Camino de los ocho hilos” -actualmente es el último tramo de la calle Toledo-, el Hospital General -hoy Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía-, la Estación de Atocha -de pequeña dimensión-, parte de la cuadrícula del Ensanche desde el ferrocarril de circunvalación hasta el Paseo de Embajadores y Paseo del Canal, la Ronda de Embajadores, Ronda de Valencia y el perímetro del Proyecto de Ensanche. Es un plano de 1875 “Aprobado con prescripciones por Real orden de 16 de Agosto de 1877. El Director General Garrido”. De su análisis observamos que la Estación de Madrid-Delicias estaba en el terreno denominado “El Jardinillo”, pero su ubicación no coincidió con la de otros ejemplos antiguos²⁹⁵. En el punto “K1” estaba la unión de la vía de acceso hasta la Estación y la vía que condujo a la línea de circunvalación. Este plano también mostró el perímetro del Ensanche, desde la calle Atocha hasta el Paseo de Yserías y el Camino de los Ocho Hilos, la calle de Toledo, el Paseo del Cristo de las Injurias, el Paseo de las Delicias, Paseo del Canal y el río Manzanares.

El segundo dato que nos interesó fue sobre varios asuntos de la Estación contenidos en las consideraciones generales de la memoria descriptiva. Entre ellos recordemos la enumeración de las ventajas y beneficios que proporcionaría la construcción de la línea de ferrocarril de Madrid a Ciudad Real. También el referente al emplazamiento de la Estación, en el que se dijo que, al estudiar el emplazamiento de la “estación de Madrid”, se propuso que reuniese las siguientes condiciones:

“1º Hallarse lo mas próximo posible al centro de Madrid. 2º Proporcionar fácil acceso y buenas condiciones de arrastre á los vehiculos que han de cumplir el trasporte de viajeros y mercancías. 3º La de unir la línea proyectada con todas las que afluyen ó parten de Madrid.”²⁹⁶

Una de las condiciones que se propuso tener en cuenta para el emplazamiento de la Estación fue el propio trazado de la línea ferroviaria, cuyo punto de partida era Madrid: “Origen-Estacion de Madrid [altura] 588.596”. Después de un minucioso examen, cualquier desviación del trazado proyectado resultó desfavorable, tanto por el coste económico de la construcción como por el alargamiento de la longitud del trazado, de ahí que fuese punto obligado la salida de Madrid por

“el valle del arroyo de Pradolongo que desemboca en el Manzanares enfrente de la Casa Puerta, único punto entre el puente de Toledo y el ferro-carril de Alicante por el cual puede dirigirse el trazado sin excesivos movimientos de tierras y con pendientes que permiten el desarrollo de la línea en condiciones favorables para preparar la divisoria del Manzanares y del Guaten cuyo valle á

²⁹⁵ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301, “Estación de Madrid. Proyecto de Emplazamiento Definitivo. Plano”, 22 de enero de 1878. En el plano de 1878 se marcó como “El Jardinillo” un espacio que correspondería con el depósito de la rotonda de locomotoras, con parte de vías y con el muelle descubierto, diferente a lo señalado en este plano de 1875, aprobado con prescripciones en 1877, que el denominado “El Jardinillo” correspondió a un perímetro más grande que en el otro plano y estaba fuera de lo que es la Estación propiamente dicha, correspondiendo con la zona que luego se convirtió en los muelles de carbones, ganado, etc., espacio cercano a la curva de la línea de ferrocarril y el lateral de salidas de la Estación, frente a los dos muelles cubiertos y el muelle descubierto.

²⁹⁶ AGA, IDD (4)36 LIBRO 3699 TOP. 46/42.101-47.306, el libro está sin paginar, no pudiendo indicar el número de página de las citas que incluimos a continuación.

su vez tiene que seguir despues el trazado para bajar el rio Tajo en el que vierte sus aguas el Guaten”.

Según la descripción general del trazado de la línea, a tenor del proyecto que se preceptuó en su Ley de concesión:

“parte próximamente del centro del polígono que forman, el paseo de las Delicias, el del Canal, el perímetro del proyecto de ensanche de Madrid y el ferrocarril de Circunvalación. (...) La primera alineación mide una recta de 716 m. de longitud. La traza del proyecto en esta primera parte representa el eje longitudinal de la estacion de Madrid. Prolongada aquella hasta el paseo de las Delicias, la intersección con este se verifica á 320 metros del eje del paseo superior sobre el cual el paseo cruza el ferrocarril de Circunvalación y forma con la dirección de aquel un ángulo de 139 ° al Este. El punto de partida escogido dista 1.200 metros de la puerta de Atocha y 1000 de la entrada de la calle de Embajadores.”.

Respecto a las tres condiciones citadas al estudiar el emplazamiento de la futura Estación -proximidad al centro, fácil acceso y buenas condiciones de arrastre, y la de unir esa línea con las que partían o aflúan de Madrid-, se practicaron varios reconocimientos a las afueras de la ciudad comprendidas entre el Manzanares y las rondas de Toledo, Valencia y Atocha. Las propuestas fueron: primero, entre el puente de Toledo, el Paseo de las Acacias y Santa María de la Cabeza pero, dado su alto coste y acceso desfavorable para las mercancías -Camino de los Ocho Hilos y Calle Toledo-, se desechó este emplazamiento. Segunda, el terreno comprendido entre "el paseo del Canal, el de las Delicias, Santa María de la Cabeza y las Yeserías, terreno completamente llano, espacioso, rodeado de vías de comunicación" pero, aunque parecía favorable, también se descartó por la gran distancia a la que quedaría la Estación del centro de Madrid, además de la dificultad que ofrecía el trazar un empalme adecuado con el ferrocarril de circunvalación. Y tercera, la proposición del proyecto de la Ley de concesión que, como hemos señalado, partía del centro del polígono que formaban el Paseo de las Delicias, el Paseo del Canal, el perímetro del proyecto de Ensanche de Madrid y el ferrocarril de circunvalación, pues cumplía mejor que los dos anteriores las condiciones para satisfacer el emplazamiento más idóneo.

En toda la línea se proyectaron 17 estaciones, clasificadas como de primer hasta quinto orden, y apeaderos. La Estación de Madrid-Delicias se determinó como: “Estacion tipo especial de cabeza de línea, de 1er. orden Madrid (...)1””; posición kilométrica “0.000””; nombre de la estación “Madrid””; clase de estación “Especial””; distancia a la siguiente estación, que sería la de Leganés, de “10,950 km”. El final de la línea sería Ciudad Real, situada a 168.100 km. de la capital, y fue la única considerada de primera clase, pues las demás fueron clasificadas desde segunda clase hasta apeadero, por eso se incluyó en el proyecto los planos²⁹⁷ de cada tipo de estación y sus dependencias “exceptuando los [planos] de la de Madrid que deben ser objeto de un estudio especial y detenido, á fin de que reuna aquella todas las condiciones y mejoras que deben contar las estaciones de cabecera de línea”. Debido a esta condición, se tuvo que hacer un proyecto en exclusivo para Madrid, y continúa el relato de la memoria sobre la futura “estación de Madrid” diciendo:

²⁹⁷ AGA, IDD (04)36 Caja 25/7164; Caja 25/7165; Caja 25/7166.

“Ínterin se presentan los proyectos nos contentamos con indicar las principales condiciones que reunirá la estación. La superficie proyectada para la explanada de la estación es de 140.000 metros cuadrados. El edificio de viajeros se compondrá de dos naves, una de ellas destinada á la de salida y otra á la de llegada; las dos se encontrarán separadas por un espacio cubierto suficiente para colocar dos andenes de 6 metros y 5 vías paralelas según una longitud suficiente para contener un tren de viajeros completo. El edificio contendrá todas las dependencias necesarias para la comodidad del servicio de viajeros y cuanto se refiere á la gran velocidad. Los muelles de mercancías serán espaciosos y su disposición se estudiará de manera que faciliten las operaciones de carga y descarga, dándose grandes desahogos á los patios de servicio. (...) Su emplazamiento exige la expropiación de terrenos que suelen ofrecer grandes dificultades y la formación de espedientes de curso tardío. El movimiento de tierras necesario para la plataforma, cubica 314.564 metros de los cuales 162.200 en desmonte y 152.364 en terraplen. Este trabajo puede atacarse por muchos puntos á la vez y como el transporte medio de las tierras no excederá de 200 metros no ha de ser preciso recurrir á medios especiales. Hecha la explanación se establecerán desde luego las vías y muelles de mercancías definitivos, pero el edificio de viajeros no pudiendo terminarse al mismo tiempo que el resto de la línea por las dificultades de transporte de sillería de las canteras de Mora y Urda, se establecerá una estación provisional de madera para el servicio de viajeros. La construcción y montaje de la armadura que ha de cubrir la nave central y las dos galerías paralelas en virtud de sus grandes proporciones, 35 metros de ancho p^a la primera, 25 metros las segundas y 150 metros de largo, necesitarán un plazo muy largo para terminarse.”

Enumeradas y descritas las obras consideradas especiales, manifestaron que todas se podrían ejecutar en un plazo breve “exceptuando el edificio de viajeros de la estación de Madrid”. Sobre el movimiento de tierras de la futura “estación de Delicias” se dijo que: “El terraplen de la estación de Madrid es el más importante de la línea, siendo su volumen de 165.200 metros. Sobre sus condiciones y medios de terminado en breve espacio de tiempo, ya hemos dicho antes cuando se ha juzgado pertinente.” Respecto a los materiales de construcción que se emplearía para las estaciones, la memoria señalaba que existía “una condición desfavorable y es la carencia casi absoluta de piedra de sillería y mampostería por lo cual será necesario construir la mayor parte de las obras de ladrillo: afortunadamente en todo el trayecto existen excelentes arcillas que permitirán fabricarlo de primera calidad”.

Después de terminada la explanación y las obras de fábrica, se procedería al asiento de la vía, y para ello, se establecieron una serie de depósitos, en sitios adecuados, con suministro de carriles, traviesas y demás material de vía para llevar a cabo esa obra. El primer depósito de suministro se fijó en el km 0,000, es decir, “en la estación de Madrid”, no sólo para suministrar la vía general hasta el margen izquierdo del Manzanares, sino también las de apartadero y empalme con la línea de circunvalación. Acabó la memoria con la firma del Administrador Director de la Compañía, José Canalejas y Casas, en Madrid 9 de abril de 1877, y el “Aprobado con prescripciones por Real orden d 16 de Agosto de 1877. El Director general Garrido”.

Y el tercer dato que nos interesó sobre la Estación de Madrid-Delicias fue el referido en el presupuesto. Dentro del presupuesto general para las estaciones de la línea, se incluyó el de la “Estación de Madrid”, que ascendió a 1.574.532 pesetas. A lo que había que añadir lo contenido en el presupuesto para el material de las estaciones de dicha línea,

donde se fijó que le correspondería a la “Estación de Madrid 224.980 pesetas con 90 céntimos”²⁹⁸.

De todo este interesante proyecto de la línea directa de Madrid a Ciudad Real, pudimos observar cómo quedaron fijados distintos aspectos para la construcción de la futura Estación de Madrid-Delicias. No obstante, mucho de lo aquí expuesto se cambió, como pudimos confirmar gracias a lo que nos desvelaron otros expedientes del AGA²⁹⁹ que veremos a continuación.

AGA, IDD (04)31, Caja 25/2269

Expediente promovido por la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez, sobre la concesión de una línea desde Madrid a Ciudad Real. Años: 1875 y 1876.

No recoge nada sobre la Estación de Madrid-Delicias pero nos sirvió para hacernos una idea de lo que supuso el negocio ferroviario en el siglo XIX. Pudimos comprobar el juego empresarial entre dos compañías de ferrocarriles: MZA y la modesta CRB. Las dos llegaron a tener líneas ferroviarias paralelas, líneas rivales que sufrieron las desventajas de la competencia. Al ya existir tren de Madrid a Aranjuez, MZA³⁰⁰ creyó innecesaria la duplicación de una nueva línea, por ello estuvieron en contra del proyecto de Ley referente de un segundo ferrocarril Madrid a Ciudad Real, que ya había sido aprobado por el Congreso de Diputados. Incluso solicitaron al Senado, en diciembre de 1876, que rechazase el proyecto, instando al Ministerio de Fomento que se suspendiera el otorgamiento de la concesión de la línea directa de Madrid a Ciudad Real. A pesar de ello, la línea promovida por CRB se realizó.

Contiene muchos documentos, mezclados y desordenados, acerca del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real. De la compañía CRB se incluyen varias instancias, de D. José Canalejas y Casas como Administrador-Director de la Compañía, solicitando la concesión de terrenos de dominio público para la línea de Madrid a Ciudad Real en 1875; otra instancia remitiendo copia del proyecto de la línea; informes del Ingeniero Jefe, etc. De la compañía MZA hay instancias solicitando intervención en el Expediente, en contra de la concesión de esta línea, pidiendo el amparo del Gobierno en la cuestión “del segundo ferrocarril a Ciudad Real”, ya que temían que esta nueva línea directa arrebataste el tráfico existente a la línea de MZA, pues la línea de Madrid a Andalucía, de MZA, pasaba por Ciudad Real. También contiene comunicaciones de ambas compañías, informe del ingeniero jefe de Caminos de la provincia de Toledo al proyecto de un ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real, realizado en Toledo a 5 de julio de 1875, y un largo etc. Según la documentación, se llamó “línea directa de Madrid a Ciudad Real” porque iba a ser una línea recta de 170 km, 35 km de la provincia de Madrid, 100 km de la provincia de Toledo y 35 km de la de Ciudad Real.

²⁹⁸ Ambos datos del presupuesto se han tomado de: AGA, IDD (4)36 LIBRO 3700 TOP. 46/42.101-47.306, pero están sin foliar las páginas de este libro.

²⁹⁹ AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301.

³⁰⁰ AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085.

Con ella se iba a acortar una longitud de 93 km respecto a la otra línea competidora, y disminuiría la distancia entre Madrid y la frontera portuguesa en un tramo considerable.

AGA, IDD (04)31, Caja 25/2296

Entre la abundante documentación desordenada y variada, contiene información sobre la línea de empalme y el estado de las cuentas de la línea férrea.

Respecto al empalme proyectado por la línea directa de Madrid a Ciudad Real con el ferrocarril de circunvalación, se incluyó una petición de autorización de la línea de Madrid a Ciudad Real para establecer el empalme con el ferrocarril de circunvalación “a fin de conducir por este hasta el depósito del Jardinillo los materiales de construcción que en breve empezará a recibir”, firmado por el Ingeniero Jefe Santiago Bausá el 28 de Marzo de 1878.

Los papeles sueltos sobre el estado de cuentas de las obras de la línea del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real directo, concesionaria la Compañía de ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Belmez, de noviembre de 1877 se encuentran contenidos bajo el título: “1878. Madrid á Ciudad-Real (Directo). Construcción”. Figuraron distintos traslados, como el traslado de la aprobación del trazado de la línea entre los kilómetros 30 y 40, del año 1878; el traslado de la aprobación del empleo de traviesas ya almacenadas para la línea directa de Madrid a Ciudad Real, de 1878; pero nos interesó el traslado de la aprobación del proyecto de emplazamiento definitivo general para la “estación de Madrid”, con fecha de 22 de enero de 1878, en el que, aprobada la línea directa de Madrid a Ciudad Real por R. O. de 16 de agosto de 1877 se fijaron una serie de prescripciones. La prescripción primera que señaló la Superioridad, trató sobre el cambio de emplazamiento de la Estación. Para subsanarlo la compañía concesionaria hizo un estudio con tres posibles emplazamientos. Tras ser analizados, viendo las conveniencias e inconveniencias de cada uno de ellos, se aprobó el emplazamiento junto al Paseo de las Delicias. Una vez aprobado el emplazamiento, la compañía concesionaria del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real, debía presentar a la Superioridad “en tiempo oportuno” para ser aprobado “el plano general de distribución de vías y edificios dentro del expresado emplazamiento, así como los proyectos completos de las diversas dependencias de la Estación”.

El ingeniero jefe Santiago Bausá, enumeró las ventajas del emplazamiento junto al Paseo de las Delicias en los siguientes términos:

“presenta (...) la ventaja primera de un acortamiento de distancia á Madrid de 290 metros. En segundo lugar, una rasante horizontal de 963,11 metros, en vez de los 772,00 metros de este, para el mejor establecimiento de las dependencias necesarias y ensanche futuro si hubiera lugar á el; una elevación de 5,40 metros en la rasante de la horizontal de la estacion, que se hallaba antes situado á 588m.596 y que se encuentra ahora á la de 594m.00 altura de menos que franquear por los trasportes al centro de Madrid. Tambien presenta el nuevo proyecto una rasante mas alta de cerca de un metro para el cruce del Manzanares que en el proyecto primitivo, pendiente máxima de 0,0125 en 1.080 metros solamente para alcanzar la estacion, una curva de rádio de 500 metros y un empalme conveniente con el ferro-carril de circunvalación con curvas del mismo rádio. El edificio de viajeros, cabeza de línea, ha podido en este caso acercarse mucho al paseo de las Delicias, por donde han de hacerse los trasportes por tierra desde la estacion, siendo posible construir para llegar

al patio de viajeros unas rampas de acceso con pendiente del 3 por ciento en buenas condiciones y de pequeña longitud.”.

Por todo lo expuesto, Bausá creyó cumplida la prescripción primera al proyecto aprobado el 16 de agosto de 1877, por lo que pidió a la Superioridad autorización para aprobar el “nuevo emplazamiento general para la estación”.

AGA, IDD (04)31, Caja 25/2295

“Concesión y construcción de la línea de ferrocarril de Madrid a Ciudad Real (directo)”, años 1875, 1877, 1884 y otras fechas.

Esta caja contiene muchos documentos, unos están sueltos y desordenados y otros en formato libro. Uno de los libros correspondió al titulado “Extracto” de 1875 y años siguientes, mientras que otro “Extracto”, cosido pero sin encuadernar, comenzó en 1877 y continuó en fechas posteriores. Principalmente, la documentación fue sobre la concesión y construcción de la línea de ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y trató el tema de las estaciones. Sobre la “Estación de Madrid” hay datos sueltos en dichos extractos, a modo de resumen, tales como los pasos seguidos para la construcción de la Estación, expediente de expropiación de terrenos de J. Sumi, proyectos sobre la construcción de la Estación, relación de material para la Estación, edificio de viajeros, muelles, ensayo de vía metálica, transferencia de concesión a MZA, y un largo etc. además de los extractos, esta caja contiene papeles sueltos y desordenados sobre asuntos diversos.

Sobre el “Extracto del expediente de concesión del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real (directo)”, año 1875, y siguientes, señalamos que es tan extenso que se escapa de los límites de este trabajo, por eso sólo recogemos algunos detalles que nos parecieron interesantes destacar. De la “Relación adicional de material: Estación de Madrid (Delicias)”, la documentación referente a la “Relación adicional de material para construcción” y el establecimiento de la línea de ferrocarril, nos aportó un interesante dato sobre la introducción en España de las formas metálicas para la construcción de la nave central del edificio de viajeros, y el pago que había que hacer a la Aduana para ello. El 3 de octubre de 1878, el Director General de Aduanas, informó que la compañía CRB, concesionaria de la línea directa, había acudido a la Dirección de Aduanas para solicitar autorización “para introducir una partida de hierros para armazones y cubiertas de los edificios de la estación de esta Corte, pretextando que dicho material no está incluido en la relación general aprobada para construir dicha vía ferrea por haberse ampliado posteriormente el trazado de la misma”³⁰¹.

Respecto al material para la Estación de Delicias, la documentación continuó informándonos que: “En la relación figuran 1500 toneladas de hierro forjado en columnas y vigas metálicas para el esqueleto y cubiertas de los edificios de la estación de Madrid y 100 toneladas de palastro ondulado y galvanizado para las cubiertas de los referidos edificios”³⁰². Tras esta solicitud, la compañía CRB quedó a la espera que la

³⁰¹ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 218v.º -219r.º.

³⁰² AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 219v.º -220r.º.

Dirección General de Aduanas autorizase la introducción del referido material, por lo cual el 9 de octubre de 1878 se pasó a Informe del Ingeniero Jefe de la División de Madrid. El 31 de octubre de 1878, el Ingeniero Jefe de la División de Aduanas de Madrid manifestó que la compañía CRB

“ha presentado el proyecto de estación de Madrid, acompañando entre otros documentos, la relación del material que será necesario así como auxiliar de la construcción como para el establecimiento definitivo de la misma; que no ha terminado aun el examen de dicho proyecto y que al informarlo tendrá muy en cuenta lo referente a la relación del material pero que puede desde luego adelantar que la relación expresada está calculada con exactitud y conforme con las necesidades de la construcción que se proyecta por la Compañía y difiere poco de la cantidad total que consta en la exposición elevada á la Dirección general de Aduanas.”³⁰³

Evaluada las razones expuestas por la compañía CRB sobre las franquicias de aduanas del material auxiliar para la construcción, la División de Aduanas accedió a lo que la compañía ferroviaria solicitó. Así las cosas, el 4 de noviembre de 1878, se pasó a informe de la Sección 3ª de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y el 4 de diciembre dicha Junta Consultiva emitió su informe al respecto. En este informe se recordó que, la Compañía del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real, había hecho una solicitud “para introducir del Extranjero los materiales necesarios para la construcción de los edificios de la estación de Madrid”³⁰⁴, y que en la instancia que CRB hizo a la Dirección General de Aduanas expuso que se declararon cumplidas las prescripciones del proyecto de la línea por Real Orden de 5 de octubre de 1877,

“pero que dicha R. Orden no comprendía á la estación de Madrid, al confirmar los derechos, entre los cuales estaba el de la introducción de material; que posteriormente había presentado la Compañía una relación adicional de los necesarios para la estación mencionada y era probable que estas se recibiesen antes de que hubiese recaído aprobación; por lo tanto solicitada de la Dirección de Aduanas, que del mismo modo que se hizo por orden de 2 de Septiembre de 1877, se dispusiera que la Aduana de Alicante autorizase el despacho de lo expresado en la relación adjunta, exigiendo a la Compañía el depósito en metálico del importe de los derechos.”³⁰⁵

El Jefe de la División de Obras Públicas evaluó el informe de Aduanas y, expresó, que

“la Compañía le había presentado el proyecto de estación y relaciones de los materiales que habrán de introducirse, cuyo examen no había terminado todavía en aquella fecha, que fue el 30 de Octubre; sin perjuicio de esto, consideraba que la reclamación citada, de la cual acompañaba un ejemplar, estaba calculada con exactitud y conforme con las necesidades de la construcción y difería poco de la remitida á la Dirección de Aduanas; por lo que, sin prejuzgar el derecho de la Compañía, podía accederse á lo solicitado. La Sección solo puede informar, respecto á la relación de los materiales de que se trata y solicitud de la Compañía, que, no siendo posible juzgar si aquella se ajusta á las necesidades de los edificios en que hayan de emplearse dichos materiales, puesto que no se ha informado todavía el proyecto, es inútil toda comparación entre la nota pasada á la Dirección de Aduanas y la del ejemplar que remite el Ingeniero jefe de la Dirección; sin embargo, pudiendo originarse perjuicios á la Compañía por la detención del material en la Aduana, no parece haya inconveniente en que, previo al depósito necesario, se autorice su introducción.”³⁰⁶

³⁰³ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 220r.º y v.º.

³⁰⁴ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, p. 222r.º.

³⁰⁵ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, p. 222r.º y v.º.

³⁰⁶ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 222v.º-223r.º y v.º.

No obstante, a pesar de estar de acuerdo la introducción del material necesario para la futura Estación de Madrid-Delicias por parte de la Dirección de Aduanas, se acordó consultar a la Superioridad.

Todo pareció indicar que el material para construir la Estación, que procedía del extranjero, estaba detenido en la Aduana, debiendo autorizar la Aduana de Alicante el despacho de dicho material³⁰⁷ tras exigir a la compañía CRB el depósito en metálico del importe de los derechos. Parece ser que, en esa fecha aún no se había presentado el proyecto para la Estación, y no se podía juzgar si ese material era el necesario o no para llevar a cabo su construcción, no pudiéndose calcular exactamente el depósito que se debería abonar. Pero, no queriendo ocasionar “perjuicios á la Compañía por la detención del material en la Aduana, no parece haya inconveniente en que, previo el depósito necesario, se autorice su introducción, salvo lo que resulte del exámen del proyecto en cuanto á la clase y cantidad de objetos que la Compañía tenga derecho a introducir”³⁰⁸.

Tras los informes emitidos por las Secciones de Hacienda y por Fomento del Consejo de Estado, el 15 de enero de 1879 el Ministro de Hacienda mandó a la Dirección de Aduanas que cursase la relación de material adicional, aprobada por el Ministerio de Fomento por Real Orden de 16 de octubre de 1878, con destino “a la construcción del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real”³⁰⁹, dando con ello por finalizado la introducción de material para la Estación de Madrid-Delicias.

El segundo extracto titulado “Expediente de construcción de la línea de Madrid á Ciudad-Real (directa), año de 1877”, y siguientes años, fue igualmente abundante. Al tratarse de un extracto, presentó resúmenes de distintos temas entremezclados. Alguno, como los concernientes a la construcción de la Estación, pudimos consultarlos en el expediente del AGA IDD (04), Caja 25/8301. Nos limitamos aquí sólo a enumerar los siguientes: “Vía apartadero en el Depósito del Jardinillo”. “Proyecto de emplazamiento definitivo de la estación de Madrid”. “Proyecto de la estación de Madrid”. “Proyecto de la Estación”. “Estación de Madrid, instalación provisional para el servicio de viajeros”. “Proyecto de muelles en la estación de Madrid”. “Depósito de combustible en la estación de Madrid”. “Modificaciones en la estación de Madrid”. “Muelle cubierto de mercancías en la estación de Madrid”.

Otro de los datos que queremos destacar que estaba contenido en esta caja, fue el existente bajo el título “Concesión de Madrid a Ciudad Real”. Aquí, Santiago Bausá, jefe de 1ª clase del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos y jefe de la División de ferrocarriles de Madrid en febrero de 1878, certificó que el valor de las obras ejecutadas en el ferrocarril de Madrid a Ciudad Real desde su comienzo hasta el 15 de enero de 1878 ascendió a la cantidad de 2.497.978,89, pero debemos advertir que en esta cantidad no estaba incluida la Estación de Madrid-Delicias.

³⁰⁷ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, p. 222v.º.

³⁰⁸ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, p. 223r.º y v.º.

³⁰⁹ AGA, IDD (04)31, Caja 25/2395, pp. 225r.º -225v.º.

Expedientes sobre la construcción de la Estación

AGA, IDD (04)37, Caja 25/8301

Fue un expediente fundamental para conocer los primeros datos sobre la construcción de la Estación de Madrid-Delicias, formado por varios subexpedientes, o documentos, que abarcaron desde el 22 de enero de 1878 hasta el 27 de enero de 1887. Se trató del *Proyecto de un ferro-carril directo de Madrid a Ciudad-Real. Estación de Madrid*, de la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad-Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez, aunque incorporó dos documentos de la compañía MZA. Los autores como Inmaculada Aguilar, Pedro Navascués o Mercedes López, acudieron a él al analizar la Estación, según comprobamos tras la lectura de sus publicaciones. Pero en la década de los años 80 del siglo XX, periodo que corresponde a dichos textos, este expediente del AGA figuró con el número el 12.156(2).

Documento nº 1: “Proyecto de emplazamiento definitivo”.

Memoria: 22 de enero de 1878.

Dos planos: plano de Madrid, en el que se incluyó la Estación, y perfil longitudinal
Aprobado por R. O. con prescripciones el 23 de julio de 1878.

El 16 de agosto de 1877 se aprobó, por Real Orden, el proyecto de la línea de ferrocarril directa de Madrid a Ciudad Real. Se buscó el lugar más cercano al centro de la ciudad y se propusieron tres soluciones, pero todas ellas presentaron dificultades topográficas como para aceptarlas, pues se incrementaría el coste total y no mejoraría en nada las condiciones del emplazamiento. Por ello, la compañía persistió en establecer la Estación en la zona elegida en un principio, pero lo más próximo posible a la puerta de Atocha.

Los tres emplazamientos propuestos fueron: el primero se situó detrás del Buen Retiro, entre éste y la “nueva” plaza de toros, pero presentó ciertos inconvenientes tales como que se alargaría el trazado de la línea en 7 Km más, obteniendo, solamente, unos 100 metros de acercamiento al centro de Madrid, y el alto coste de la adquisición de los terrenos, por lo que se desechó ese emplazamiento. El segundo fue en el terreno conocido como la “Quinta de Goya”, junto al Puente de Segovia y cerca de la carretera de Extremadura, lugar mas cercano a la Puerta del Sol, pero presentó muchas dificultades y desventajas, entre ellas se citaron las siguientes: se alargaría el trazado entre la Estación de Madrid y la de Getafe; la plataforma de la “estación de Madrid” sería más corta que lo proyectado; la explanación resultaría muy costosa y los terraplenes existentes dificultarían la cimentación de los edificios; la Estación estaría situada en una ladera muy inclinada; el empalme con el ferrocarril de circunvalación sería desfavorable, teniendo que realizar una gran inclinación que enlazase las demás vías, y necesitando la construcción de un puente sobre el río Manzanares; para llegar desde los altos de San Isidro a la Estación se debería hacer trinchera; la comunicación entre el centro de la ciudad y la futura Estación sería por dos grandes pendientes -la calle de Segovia o la Cuesta de la Vega-, incrementando el coste del camionaje de viajeros y mercancías. A pesar de la pequeña ventaja que supondría el escaso acercamiento al centro, se desestimó este emplazamiento. Y el tercero emplazó la Estación en el lugar situado entre el ferrocarril de circunvalación y los cementerios de San Nicolás y San Sebastián, cuyos inconvenientes eran que se necesitaría un cruce a

nivel de la línea de circunvalación; se alargaría el trazado de la línea; se produciría una pendiente entre el frente del edificio de viajeros y el Paseo de las Delicias muy desfavorable para el camionaje de la mercancía; y el excesivo precio que costarían los terrenos en esta zona. Dada la desventajas de estos tres emplazamientos candidatos, la compañía examinó, nuevamente, las inmediaciones del lugar escogido primitivamente, y determinó situar la Estación “300 metros más cerca de la Puerta de Atocha”, que era todo lo que se podía ganar a consecuencia de la posición que ocupaba la línea de circunvalación, colocándose sobre terreno espacioso, con topografía favorable y favorable al Ensanche futuro. Este emplazamiento tendría como ventaja el situar la fachada del edificio de viajeros tocando con el Paseo de las Delicias, sin necesidad de rampas de acceso de una inclinación superior a 0,03 m. También se pensó que ese emplazamiento tendría mejores condiciones que los tres anteriores citados, por lo que se esperaba que fuese autorizado por la Superioridad rápidamente para comenzar a explanar el terreno y evitar el retraso de su apertura.

Finalizó con la fecha y las firmas correspondientes: “Madrid 22 de Enero de 1878. El Administrador General José Canalejas y Casas. Examinado El Ingeniero Jefe S. Bausá. Aprobado con una prescripción por Real orden de 23 de julio de 1878. El Director General Covadonga”.

Documento nº 2: “Proyecto emplazamiento de la aguja de empalme con el ferrocarril de circunvalación”.

Plano: 26 de mayo de 1878.

Aprobado por R. O. con prescripciones el 1 de junio de 1878.

Sólo contiene un plano, a escala 1/1000, titulado “Aguja proyectada para el empalme, en el punto kº 5868 de la línea de circunvalación”.

Está firmado y fechado en: “Madrid 26 de Mayo de 1878. Por el Ingeniero J. Uribe Examinado El Ingeniero Jefe, S. Bausá. Aprobado con prescripciones, por Real orden de 1º de Junio de 1878, el Director General Garrido”. Este plano no está firmado por Cachelièvre³¹⁰, sino por Uribe.

Documento nº 3: “Proyecto de la alimentación de la estación de Madrid”.

Memoria: 22 de marzo de 1879.

Autorizada la ejecución de las obras el 10 de mayo de 1879.

Dado que existía en Madrid aguas abundantes del río Lozoya, se propuso hacer llegar a la “estación central” agua de allí para llenar el depósito metálico. El presupuesto total fue de 113.000,000 reales. Fechado y firmado en “Madrid, 22 de Marzo de 1879, el Administrador General José Canalejas y Casas”, y “Autorizado por esta División con esta fecha, la ejecución de las obras, Madrid 10 de Mayo de 1879, el Ingeniero Jefe Bonifacio de Espinal.”

Documento nº 4: “Instalación provisional para el servicio de viajeros”.

³¹⁰ En la documentación observamos que, generalmente, cuando Cachelièvre firma no acentúa su apellido.

Memoria: 9 de abril de 1879.

Aprobado por R. O. el 22 de abril de 1879.

Según la memoria, se trató de un proyecto provisional para el servicio de viajeros de la Estación de Madrid-Delicias, previo al proyecto definitivo, para que se autorizase la apertura de ese servicio de la línea directa de Madrid a Ciudad Real. Debido al retraso que sufrían las obras de construcción del edificio de viajeros, motivado por las inclemencia del riguroso invierno³¹¹ que conllevó a considerables pérdidas en la explotación de la línea, la compañía CRB solicitó autorización para edificar en el interior del muelle de mercancías cubierto nº 1, las construcciones necesarias para organizar el servicio de pasajeros. Para ello, se presentaron las disposiciones a seguir en las distintas dependencias: en el patio de mercancías, en el vestíbulo, en el despacho de billetes y facturación y en las dos salas de descanso de viajeros. Respecto al servicio administrativo, las dependencias a realizar consistieron en: un despacho para inspección facultativa, un despacho para el subjefe de estación y telégrafo, un departamento para el jefe de estación, otro despacho para la inspección administrativa y un despacho para agentes de aduanas. Los factores y los jefes trasladarían sus oficinas al muelle cubierto nº 2. Con estas disposiciones, la compañía creyó asegurar el servicio de pasajeros y avanzar en la construcción del “edificio definitivo de la estación”. Firmado y fechado por “El Ingeniero Jefe de la Construcción E. Cachelievre, El Administrador General José Canalejas y Casas, Examinado El Inspector Jefe B. de Espinal, Aprobado por Real orden de 22 de Abril de 1879 El Director General Covadonga”.

Documento nº 5: “Proyecto de instalación de muelles para ganados y carbones”.

Memoria: 31 de mayo de 1879.

Aprobado por R. O. el 16 de julio de 1879.

Según la memoria descriptiva, la compañía concesionaria proyectó la construcción de dos muelles “además de los ya construidos”, uno para depósito de carbones y el otro para desembarque de ganados. Ello se debió a la gran importancia que tuvieron las expediciones de carbones, tanto mineral como vegetal, procedentes de la cuenca carbonífera de Belmez y de la zona que atravesó la línea directa de Madrid a Ciudad Real, y a la importancia del transporte de ganados de las provincias extremeñas. Como constó en la memoria, la construcción de estos dos muelles facilitaría las operaciones de descarga, depósito y entrega de aquellos transportes independientes de las demás mercancías. Y serían de gran utilidad para el público en general y, especialmente, para los industriales y los ganaderos tanto por la rapidez de las operaciones como por la independencia del resto del servicio de mercancías de la “estación de Madrid”. Por tal motivo, se presentó el proyecto a la Superioridad para su aprobación y posterior autorización al objeto de ejecutar las obras necesarias

El muelle de carbones se proyectó en paralelo a los otros tres muelles -los dos cubiertos y el descubierto-, detrás de ellos y junto al ferrocarril de circunvalación. Su longitud proyectada fue de 133 m por 22 m de ancho y 2.926 m superficiales

³¹¹ Los navieros pusieron enormes obstáculos en transportar las grandes piezas metálicas necesarias para la construcción de la estación, cuyo cargamento podía considerarse peligroso cuando azotaban grandes golpes de mar durante el invierno. Memoria, p. 6.

“dejando á su mitad el espacio necesario para una via transversal sobre la que se han de establecerse dos placas giratorias y á su extremidad una báscula para pesar vagones. Las dos vias que han de prestar servicio al muelle se enlazarán directamente por medio de cambios y cruzamientos por el ramal que empalma con el ferro-carril de cintura, el cual destinado exclusivamente á la trasmisión de mercancías entre las estaciones del Norte, Medio-día y Delicias, la colocación de estos cambios no puede ofrecer peligro alguno á los viajeros.”.

Para entrar al muelle sería necesaria una

“rampa de acceso al muelle que afluye á la establecida para los de mercancías á la distancia de 71,00 m, con inclinación de 0,00183 m, resultando desde el punto de empalme hasta la plataforma del muelle un desnivel de 1,70 m.”.

El muelle para ganados también se proyectó a la izquierda de los muelles de mercancías, entre éstos y los muelles de carbones. Constó de tres pisos, cada uno a la altura de los vagones jaulas a que estaba destinado. Su longitud sería de 22,00 m, dividida en tres partes iguales, y su anchura de 21,00 m. Los muros serían de mampostería, los ángulos de ladrillo y el coronamiento de sillería. Además,

“Para facilitar el desembarque, distribución y entrega del ganado á los consignatarios se destina una zona de terreno de 15,00 m de anchura por 260,00 m de longitud dividida en 13 cuarteles de 20,00 m por medio de empalizada, y cada uno de estos tendrá salida á una calle que desembocará en la rampa de accesos de los muelles.”.

Fechado y firmado en “Madrid 31 de Mayo de 1879, El Administrador Director José Canalejas y Casas, Examinado el Ingeniero Jefe Espinal. Aprobado por Real orden de 16 de Julio de 1879 El Director General Covadonga”.

Documento nº 6: “Edificio de viajeros. Memoria. Modificaciones del proyecto aprobado”.

Memoria: 2 de agosto de 1879.

Aprobado por R. O. con prescripciones el 20 de enero de 1880.

Dado los gastos ocasionados por la construcción de la Estación y las dimensiones superiores a las necesidades de los viajeros, la compañía solicitó a la Superioridad la autorización para realizar modificaciones al proyecto aprobado, modificaciones que no afectarían al correcto funcionamiento de la Estación “cabeza de línea importante”. Las modificaciones propuestas fueron de dos tipos:

De distribución y utilización del edificio, consistentes en: 1º.- Supresión de la primera forma del frente, lado de Ciudad Real, la que soportaría la cortina con vidrieras. 2º.- Supresión de la cochera de carruajes, aplicando el local que se destinaba a ésta a instalar las oficinas de explotación. 3º.- Cambio de posición del almacén de bultos extraviados y sala de consignaciones, llevando esta dependencia al otro andén, inmediato a los despachos del jefe de estación y factores. 4º.- Habitación de una crujía para las dependencias del Orden Público. 5º.- Utilización de las seis primeras crujías de la nave lateral para oficinas de la Dirección. 6º.- Construcción de un piso sobre varias partes del edificio, con objeto de tener locales para las oficinas.

Y modificaciones en los detalles de construcción: 1º.- Sustitución del empizarrado de la nave central por una cubierta de chapa ondulada. Dado que la madera -se precisaba madera aserrada y machihembrada- para la tablazón de la nave central era costosa y se necesitaba un tiempo considerable obtener dicho material -lo que alargaría la finalización del edificio de viajeros-, junto a la escasez de operarios del país acostumbrados a colocar pizarra, se propuso como material y sistema de construcción de la cubierta el palastro galvanizado laminado a grandes ondulaciones, descansando directamente sobre las correas y sujeto por cantoneras y tornillos sobre las armaduras. Esta cubierta metálica sería de mayor duración y solidez que la de madera y pizarra, menos costosa y de ejecución más rápida. Por ello, se solicitó autorización para la sustitución de la cubierta. De esta forma, destacaría la nave central de las laterales que seguirían siendo de pizarra. 2º.- Supresión de la tablazón machihembrada sobre los cabrios de la cubierta y sustitución de la misma por cielos rasos de palastro moldurado en las partes vistas. En los sitios donde hubiera pisos, se emplearía un simple listonaje con objeto de colocar las pizarras con ganchos galvanizados. Respecto a la techumbre del edificio, la nave central sería de palastro ondulado, descansando directamente sobre la armadura sin tablazón de ningún género; y en las naves laterales y el vestíbulo, todo el tejado, menos las linternitas que se construirían con palastro ondulado y galvanizado, serían de pizarra sujetas por ganchos sobre listones, listones que se clavarían sobre cabrios, suprimiendo la alfarpía machihembrada; en los sitios donde la armadura hubiera de quedar vista, se colocaría debajo de los cabrios tableros de palastro moldurado que disimularía éstos, dispuestos como si formaran un artesonado. 3º.- Supresión de las pequeñas ventanas que se había proyectado inscribir en algunos huecos, adoptando un tipo uniforme para todas. La propuesta consistió en construir todos los huecos, tanto exteriores como los que darían a los andenes, de un ancho uniforme, de 2,40 m para puertas y ventanas, conservando la altura de 6 m bajo clave de los arcos. Las puertas exteriores del vestíbulo quedarían con la abertura prevista de 3 m, y se dividiría su ancho en cuatro tableros, obteniendo un conjunto más armónico. También se pretendió modificar las pequeñas ventanas del cuerpo superior del vestíbulo, terminándolas en arco rebajado. 4º.- Modificación de los extremos -lado Madrid- de los pabellones laterales, colocando una puerta y dos ventanas en cada uno en lugar de las dos puertas primitivamente previstas. Esta distribución tendría como ventaja el poder construir, en la parte destinada a oficinas, un pasillo en el centro de la nave. 5º.- Construcción de una verja circular al extremo, lado de Madrid, de la gran nave, verja que apoyaría en los dos pabellones laterales y determinaría un espacio cerrado para un jardín. La verja sería de hierro, en forma de media elipse, y apoyaría sobre un zócalo de granito y ladrillo, ladrillo dividido en paños por sillería reproduciendo la decoración de los pisos del edificio. En el centro de la verja se colocaría una puerta de hierro para dar entrada al jardín. 6º.- Sustitución del ladrillo prensado al interior para reemplazarlo por ladrillo ordinario enlucido en yeso. 7º.- Reemplazo de los adornos de zinc sobre las fachadas exteriores por otros de fundición o hierro dulce. 8º.- Y reemplazo de los canalones de plomo por otros de fundición, haciendo las juntas con *cahont chone*.

Además, se incluyeron una serie de obras suplementarias que no estaban previstas en el proyecto, relativas a: 1º.- Retretes en el patio de “la estación de mercancías”. 2º.- Pequeños talleres y almacenes para los servicios de Vía y Obras y Movimiento. Para el servicio del Movimiento: taller de lampistería, taller de telégrafos y taller de aparatos de pesar; y para el servicio de Vía y Obras: pequeño almacén para reparaciones de útiles,

herramientas y material fijo, taller de carpintería para Recorrido, pequeñas reparaciones y arreglo de herramientas, y casa para un guarda.

La compañía creyó que, con las modificaciones propuestas y con las nuevas construcciones proyectadas, mejorarían las condiciones de la Estación y del edificio de viajeros. Está fechado en Madrid a “2 de Agosto de 1879, por el Administrador Director José Canalejas y Méndez, El Ingeniero Cachelievre, Examinado El Ingeniero Jefe Bonifacio de Espinal”, y “Aprobado con prescripciones, por Real orden de 20 de enero de 1880, El Director General Covadonga”.

Documento nº 7: “Proyecto de edificaciones depósito de carbones”.

Plano: 31 de octubre de 1879.

Autorizado el 6 de noviembre de 1879.

Contiene un plano, a escala 1/100, con: elevación, elevación longitudinal y elevación lateral, y la planta del edificio con varias dependencias, cuadra y báscula. También se observó un cobertizo para cok. Fechado y firmado en “Madrid 31 de Octubre de 1879, El Ingeniero Jefe de la Construcción E. Cachelievre, El Administrador Director José Canalejas y Méndez. Autorizado por esta División la ejecución de las obras, Madrid 6 de Noviembre de 1879, El Ingeniero Jefe Espinal”.

Documento nº 8: “Proyecto de un muelle cubierto para mercancías”.

Memoria y plano: 7 de febrero de 1880.

Autorizada el 16 de febrero de 1880.

Una vez realizados los dos muelles cubiertos y el muelle descubierto para el servicio de mercancías, como se dispuso en el proyecto, resultaron insuficientes pues, en febrero de 1880, aún sin inaugurarse la Estación, el tráfico de mercancías era mayor del que se supuso al principio, resultando

“insuficientes para recibir las mercancías que se exportan ó importan por esta estación, y por lo tanto se hace preciso construir otro donde puedan ponerse á cubierto las que no pueden colocarse en los existentes.”.

Por tal motivo, la compañía concesionaria estudió instalar un tercer muelle cubierto eligiendo, como sitio para su construcción, el espacio de enfrente al muelle cubierto nº 2, en paralelo al ya realizado y al lado de la vía del muelle de ganados, denominándose muelle nº 3. Entre los muelles nº 2 y nº 3, se dejó un espacio libre de 22,75 m para patio común de ambos muelles, y

“Para facilitar el servicio del muelle de embarque y del proyectado, se establecerá una segunda vía paralela á la del primero y enlazará con ésta por medio de placas y dos vías transversales situada una á un extremo del muelle y otras al otro, las que se prolongarán hasta unirse con las que se enlazan las vías destinadas ahora al servicio de las mercancías y empalmando por su extremo S con la primera.”.

Las dimensiones y el tipo del muelle a realizar, serían lo mismo que los otros dos muelles ya construidos. Este proyecto fue presentado a la Superioridad para su

aprobación y autorización. “Madrid 7 de Febrero de 1800 El Administrador General José Canalejas y Méndez. Autorizada con esta fecha, por la División la ejecución de las obras, Madrid 16 de Febrero de 1880 El Ingeniero Jefe Bonifacio de Espinal”.

Documento nº 9: “Edificio para fielato de consumos”.

Memoria: 7 de abril de 1880.

Plano: 7 de abril de 1880.

Autorizado el 10 de abril de 1880.

Se trató de un proyecto sobre la construcción de una “Oficina para la Intervención de Arbitrios municipales en la estación de Delicias”, pues así lo exigió el Ayuntamiento de Madrid. Para tal servicio, se necesitó: un despacho para el público, dos oficinas para los empleados, un cuerpo de guardia y un almacén para los efectos decomisados.

Se solicitó la aprobación del proyecto por parte de la Superioridad y la autorización para ejecutar las obras. Fechado y firmado en “Madrid 7 de Abril de 1880 El Administrador-Director José Canalejas y Casas. Autorizado por la División la ejecución de las obras, Madrid 10 de Abril de 1880, El Ingeniero Jefe Espinal”. En la portada de este documento figuró la firma de “El Ingeniero, J. A. Calleja”.

Documento nº 10: “Memoria referente al proyecto de modificación de las dependencias afectas á la línea de Cáceres”.

Memoria: 30 de marzo de 1886.

Plano: 30 de marzo de 1886.

Autorizado: 27 de abril de 1886.

El 25 de junio de 1884 se aprobó por Real Orden el proyecto presentado por la compañía MZA, referente a la modificación de “las salas de espera de la estación de las Delicias y destinar la de tercera clase á oficinas de la línea de Cáceres”. La sociedad concesionaria de esta línea pidió pequeñas modificaciones en las dependencias de ese servicio, y la compañía no encontró inconveniente en aceptar. Las obras que se propusieron fueron: agrandar dos de las piezas del lado del patio de salidas, comunicándolas por una nueva puerta que se abriría en el muro que separaba ambas dependencias; y dividir la antigua sala de tercera clase con un “tabique transversal de media asta con pies derechos de madera y otro longitudinal de panderete entramado, suprimiendo las divisiones de madera establecidas anteriormente”. Estas modificaciones no afectaban al edificio destinado al servicio del público. Firmado y fechado en: “Madrid 30 de Marzo de 1886, El Ingeniero José Antonio Calleja”. Se solicitó autorización a la Superioridad para la ejecución de las obras proyectadas y lo autorizó el ingeniero jefe el 27 de abril de 1886.

Documento nº 11: “Proyecto de establecimiento de dos muelles para carbones, una báscula y dos plataformas”³¹².

Memoria: 4 de Noviembre de 1886.

³¹² Aunque en la portada se indica un plano a escala 1/500, no lo contiene.

Autorizado con una prescripción el 27 de enero 1887, según el ingeniero jefe en Madrid a 8 de febrero de 1887.

La sociedad de ferrocarriles MCP se dirigió a la compresora MZA, el 4 de noviembre de 1886, proponiendo la ejecución de varias obras necesarias para atender las necesidades del tráfico en la Estación. Se construiría un muelle descubierto para carbones, situado en el espacio que dejaban libre las vías del tercer muelle cubierto, a continuación de éste pero separado de él por una prolongación de la tercera vía transversal. Sobre esa prolongación se establecería una báscula y dos plataformas para el servicio del nuevo muelle. También se explanaría un terreno junto al muelle para zona de descarga y se afirmaría el camino de acceso a este muelle. Obras de mejora sin perjudicar en nada el buen servicio de la Estación. La empresa MZA accedió a esta propuesta. Fechado y firmado en “Madrid 4 de Noviembre de 1886, El Ingeniero José Antonio Calleja”, que fue autorizado con una prescripción el 27 de enero de 1887, según lo firmó el ingeniero jefe en Madrid, a 8 de febrero de 1887.

AGA, IDD (04)32, Caja 25/2085

Uno de las misiones de nuestra investigación fue la búsqueda del proyecto original de la construcción de la Estación que, con toda probabilidad, existió. Acabamos de señalar los documentos más antiguos sobre el periodo de su construcción, los años previos a su inauguración y los siguientes, pero ninguno fue el proyecto buscado. A día de hoy, no lo hemos encontrado, como también le ocurrió a Mercedes López³¹³.

La colección de planos del AHF del Museo del Ferrocarril, como hemos reiterado fechados el 12 de octubre de 1878, creemos que son parte de los planos que acompañaron en su día al citado proyecto definitivo de la Estación. La lectura de documentos del AGA nos confirmó que existió dicho proyecto, y fue el expediente IDD (04)032, Caja 25/2085 el que lo corroboró. En él se incluyó un informe, de gran valía, que nos sirvió, primero, para confirmar que dicho proyecto se redactó y, segundo, para conocer datos fundamentales sobre la futura construcción.

Nos referimos al “Informe acerca del proyecto de la estación de Madrid para el ferrocarril directo desde este punto á Ciudad-Real presentado por la Compañía concesionaria del mismo”, realizado por el ingeniero jefe Santiago Bausá, del Cuerpo Nacional de Ingenieros, Caminos y Puertos, División de Ferrocarriles de Madrid, el 2 de diciembre de 1878. No obstante, ya conocíamos datos del contenido del proyecto gracias a la *Revista de Obras Públicas* de 1879, que fue el extracto del proyecto y nos aportó interesantes detalles sobre la construcción. Bausá redactó este informe tras haber estudiado previamente el “proyecto de la estación de Madrid” del ferrocarril directo de Madrid a Ciudad Real que presentó la compañía CRB para proceder a su aprobación tras las prescripciones necesarias. El informe de Bausá nos aportó información novedosa, y comprendió: la disposición general de vías, los edificios y accesorios; los proyectos especiales del edificio de viajeros y de un muelle cubierto; y la relación de material que la empresa debía de introducir del extranjero, con franquicia de derechos,

³¹³ López (1984b), nota nº 45.

para la construcción de los edificios de la Estación. Como lo firmó el 2 de diciembre de 1878, el proyecto original fue anterior a esa fecha.

La División de Ferrocarriles del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, envió “por duplicado el proyecto de la estación de Madrid para la línea de Madrid á Ciudad Real, presentado por la Compañía concesionaria de la misma, así como el informe de esta división acerca del dicho proyecto” al Director General de Obras Públicas, Comercio y Minas, para su resolución. Tras ser visto el proyecto para la “Estación de Madrid” presentado por la compañía concesionaria, y de acuerdo con el parecer de la Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas y con el informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos de Bausá, se aprobó por R. O. de 22 de enero de 1879 el proyecto y la relación del material que se introduciría del extranjero, con las siguientes prescripciones: 1ª prescripción, en caso necesario, y si el servicio lo exigiese, podría variar alguna parte de la distribución interior del edificio de viajeros con arreglo a las indicaciones dadas por el ingeniero jefe Santiago Bausá en su informe de 2 de diciembre de 1878. Y 2ª prescripción, también de conformidad con el informe de Bausá, se procuraría evitar en los andenes del edificio de pasajeros las muescas circulares que exigía la batería de placas del centro de la nave, pudiendo ser esta batería sustituida por un carretón móvil de nivel. Por lo que “Traslado al Sr. Ministro de Hacienda acompañándole un ejemplar autorizado de la Relacion que se cita, para los efectos á que haya lugar”. También se mandó un ejemplar completo y autorizado del proyecto de la Estación al ingeniero jefe Santiago Bausá.

Bausá señaló que el proyecto de la Estación se compuso de: 1º, memoria descriptiva. 2º, cálculos justificativos de las dimensiones que se asignaban a los hierros de las armaduras y pilastras del edificio de viajeros y de los muelles cubiertos. 3º, una serie de 12 planos compuesta de: plano nº 1, conjunto de vías y edificios de la Estación; los planos numerados del 2 al 9 fueron sobre la planta, elevación, corte transversal y detalle de los cimientos del edificio principal, por ejemplo, el plano nº 3 correspondió a la elevación lateral, el plano nº 5 a la distribución interior del edificio de viajeros, los planos 7 y 9 a los pilares, unión del pilar, pie derecho y macizo de fundación; y los tres últimos planos, es decir, los números 10, 11 y 12, fueron sobre la disposición y armaduras de los muelles cubiertos. Y 4º, la relación de material que se había de introducir del extranjero, “libre de derechos”, para los edificios de la Estación. No se incluyó esta relación en el proyecto de la línea porque en dicho proyecto -que se aprobó el 16 de agosto de 1877- no estaban incluidos los edificios, pues en la memoria ya se indicó que “serían presentados durante la construcción de ella [de la Estación]”. La relación de material comprendió 28 partidas: 19 partidas fueron las correspondientes al material auxiliar de útiles y herramientas para la construcción -números 1 a 19-; las 6 partidas siguientes dedicadas al material invertido para el edificio de viajeros -números 20 a 25-; y las 3 últimas partidas, sobre el material para los muelles de mercancías.

Por ejemplo, las partidas 20 y 21 comprendió los 19 cuchillos -o formas metálicas- con sus pilares para la nave central del edificio de viajeros, con un peso de 21 toneladas cada uno; los 9 cuchillos del frente del vestíbulo del pabellón de salidas, y 2 más laterales, de 18 toneladas cada uno; y los 63 cuchillos de los pabellones laterales, de 8 toneladas cada uno. Lo que sumó, todo junto, 1.100 toneladas de hierro forjado citado en la relación de material. Y

“También comprende estas partidas la fundición empleada en el revestimiento de los pilares de hierro forjado, formando las pilastras, con sus basas, fustes y capiteles, el adorno de todos los remates y canalones, que puede apreciarse con bastante exactitud en 100 toneladas”.

Mientras que la partida 22 estuvo constituida por el cristal plano necesario para el recubrimiento de las paredes verticales del “cobertizo central” en una altura de 5 m, y de los dos frentes del mismo cobertizo -nave central-, que presentaron una superficie de 2.500 m², exigiendo 9 toneladas de dichos cristales.

A continuación, aportó datos sobre la tablazón para fijar el empizarrado, con madera de Flandes, que figuró en la relación, o sobre el recubrimiento de zinc de canalones y linternas y la clavazón de la pizarra, citado en las partidas 24 y 25.

La partida 26, incluyó las armaduras de las cubiertas de los dos muelles, formados por cuchillos completos, y cuatro pares sin tirantes apoyados en la mampostería, además del peso del hierro forjado y del peso del hierro fundido y las correas de vigas doble T. Los pesos de hierros forjados y fundidos se incluyeron en las partidas 26 y 27. En la partida 28, figuró la cubierta de los muelles, de palastro galvanizado de 1 mm de espesor, con su medida y peso.

La relación de material para la construcción fue aprobada en este informe de Santiago Bausá, sin embargo, en él no se dijo nada referente al país de procedencia del material de hierro -ni Francia ni Bélgica-, ni tampoco se citó explícitamente la casa Fives-Lille encargada de su construcción. Pero lo que sí se dijo en él, refiriéndose a las armaduras de las cubiertas, es que “pudiendo además servir de garantía el que la casa constructora que montará las armaduras, es la misma que lo ha hecho en el Palacio de la exposición y que tiene ya por tanto la práctica necesaria”. También se mencionó, al referirse a la construcción de los edificios y la cubierta de la nave central, el “gran palacio de la última exposición universal de París”, aludiendo al de la Exposición Universal que se celebró en París en 1878.

AGA, IDD (04)102, Caja 24/8830

“Vía de enlace de la estación de Madrid (Delicias) con el nuevo matadero de Madrid”, de la Compañía MCPOE, Línea de Madrid a Malpartida. Desde su construcción formó parte del conjunto ferroviario de Madrid-Delicias. Firmado y fechado en Madrid el 13 de abril de 1911, y aprobado por R. O. de 10 de junio de 1911.

La memoria se redactó de acuerdo con lo informado por el Ayuntamiento de Madrid sobre un “Proyecto de Vía de enlace con el nuevo matadero de Madrid”. Por tal motivo, la compañía MCPOE elaboró este proyecto consistente en una vía paralela a la general, desde la Estación de Madrid-Delicias hasta el punto kilométrico 1,677, en el que empezaría la vía propia del nuevo matadero de la capital. El objeto de esta vía era evitar la aguja en plena vía que en el proyecto del Ayuntamiento se propuso, pues la compañía ferroviaria creyó que sería inconveniente y peligrosa en dicho sitio, por lo cual propuso:

“se coloque la aguja de empalme, de la nueva vía, á cinco metros de la aguja actual nº 5, desarrollándose paralelamente á la vía general con una entrevía de dos metros contados desde los bordes exteriores, de los carriles hasta el kº 1.677, en que estará la tangente de la curva de desvío,

de, dicha vía hacia el matadero, á partir de la cual empieza la parte proyectada por el Ayuntamiento.”.

Para la ejecución de este tramo de vía eran necesarias obras anejas a la línea de Madrid a Malpartida, consistentes en el ensanche de la explanación, ensanche del paso inferior, y una vía. Por lo que se presentó como parte del proyecto los planos con la planta de la nueva vía, a escala 1/2000, los perfiles de la explanación y las modificaciones de los estribos, además del plano del nuevo tramo de vía. Además, se nos informo que:

“Respecto al uso de la nueva vía, se habrá de considerar como una vía de la estación de las Delicias hasta el punto de unión con la del Ayuntamiento, á partir del cual la circulación se regulará por el contrato que con la entidad que dirija el nuevo matadero, habrá de hacerse en su día.”

AGA, IDD (04)17, Caja 24/18740

Contiene una “Nota” de 1944 informando de la existencia de un proyecto de edificio de oficinas y dependencias para la Estación de Madrid-Delicias, pero no incluyó el citado proyecto. Perteneció a: “Ferrocarriles. Explotación. Oeste. Madrid a Valencia de Alcántara”, y se tituló: “Nota. Proponiendo la aprobación con las prescripciones que se fijan del Proyecto de Edificio de Oficinas y dependencias para el Depósito de Máquinas de Madrid-Delicias, por su presupuesto total de 97.227,13 pesetas”.

De la lectura de esta nota se dedujo: primero, que RENFE había presentado, antes de marzo de 1944, un proyecto para construir de nueva planta un edificio de oficinas con sus dependencias para el depósito de máquinas, y sería un edificio amplio e higiénico, dado que las instalaciones de 1944 eran deficientes. Y segundo, que:

“El Negociado propone aprobar el proyecto de edificios de oficinas y dependencias para el Depósito de Maquinas de Madrid-Delicias, por su presupuesto total de 97.227,13 pesetas con sujeción a las prescripciones siguientes: 1ª- La Inspección, vigilancia y puesta en servicio corresponde a la División Inspector de RENFE. 2ª- En las obras que afecten al aumento del establecimiento sean por concurso o por gestión directa será de aplicación el Decreto de 9 de Marzo de 1940”.

Expedientes y proyectos del siglo XX sobre: modificaciones, ampliaciones, restauraciones, etc.

Se consultó un amplio número de expedientes sobre momentos concretos de cambios y transformaciones en las construcciones de la Estación, especialmente en lo referente al edificio de viajeros. Un periodo relevante fue cuando se acometieron las obras del proyecto aprobado de ampliación y mejoras de 1927, aunque realizadas en la década siguiente, lo que ocasionó una gran modificación en el vestíbulo del edificio de pasajeros además de la construcción de nuevos edificios del resto de servicios. Igualmente destacados fueron los años en se ejecutaron las restauraciones y rehabilitaciones del edificio de viajeros, tras el cierre definitivo de la Estación, para adaptarlo a su nuevo uso como futuro Museo Nacional Ferroviario.

AGA, IDD (04)39, Caja 25/13196

Contiene documentación de la Compañía de los Ferrocarriles Oeste sobre distintas obras de ampliación y de mejora de las varias líneas de ferrocarril que se fusionaron en red “Oeste de España”, entre ellas la línea MCPOE.

Incluyó el “Plan de las obras que será conveniente ejecutar en un periodo de cinco años en la red de MCP”, fechado en Madrid a 28 de enero de 1925. En este plan se propuso una serie de obras que serían aconsejables realizar en la red de MCP, referentes a vía, estaciones, instalaciones de tracción, material motor, material móvil, talleres y acopios, etc., cuyo presupuesto total ascendió a 48.975.200 pesetas. Respecto a las estaciones se advirtió que, en 1925, era necesario que se ampliase las estaciones de la red “por orden de urgencia”, pero en la breve lista de estaciones que incluyó no figuró la Estación de Madrid-Delicias. Sin embargo, respecto a las instalaciones de lo que hemos llamado servicio de tracción, sí constó un total de 500.000 pesetas para “la cochera del depósito de Madrid”³¹⁴, pero no nos aportó más datos. Sobre los talleres, parece ser que su ampliación se consideró la obra “más urgente”, ya que la capacidad de los existentes entonces no se correspondía ni con la extensión de la red ni con la cantidad de material móvil que circulaba por ella. También supimos que para ampliar el rendimiento de los talleres era necesario dotarlos de “herramental moderno y abundante”.

Lo que nos aportó este expediente fue que OESTE había aumentado, y necesitaba en 1925 una serie de obras de ampliación y mejora de las líneas a su servicio, dado que se habían quedado insuficientes. Para llevar a cabo este objetivo, presentaron el citado plan de obras “que sería conveniente ejecutarlo en un plazo de unos cinco años”. De este dato podemos deducir que el proyecto de modificación de dependencias del año 1927, que analizaremos a continuación, pudo ser la consecuencia del “Plan de las obras que será conveniente ejecutar en un periodo de cinco años en la red de MCP” de 1925.

AGA, IDD (04)102, Caja 24/10453

Es el “Proyecto de modificación de dependencias de la estación de Madrid-Delicias”, realizado en Madrid, 1926 [1927]³¹⁵, por la compañía de explotación de MCPOE. Este proyecto³¹⁶ se conformó de: memoria, planos, pliego de condiciones y presupuesto. Fue un proyecto³¹⁷ de gran trascendencia en lo que a instalaciones de la Estación se refiere, con cambios sustanciales que mudaron la fisonomía del conjunto ferroviario.

Sucintamente recordemos que la memoria contiene la descripción de las propuestas de ejecución de las siguientes instalaciones: el edificio de viajeros, el edificio para la cooperativa, los talleres, el dormitorio de maquinistas y viviendas, y el pabellón para

³¹⁴ P. 3.

³¹⁵ Aunque en la portada del proyecto se puso “1926”, el texto se fechó el 20 de julio de 1927.

³¹⁶ Véase la documentación que existe sobre este “Proyecto de Modificación de Dependencias” de 1927, en AGA, IDD (04)39, Caja 25/13386, que es el informe del ingeniero de la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles y Tranvías, que mandó al Director General de Ferrocarriles y Tranvías para proponer su aprobación, el 27 de octubre de 1927. Incluyó un resumen de las modificaciones de la Estación de Madrid-Delicias.

³¹⁷ Dada la extensión del expediente y la abundante información que nos proporcionó, nos fue imposible recogerlo completamente en este trabajo.

dormitorio de guardagujas. El expediente se acompañó de un conjunto de 14 planos sobre las obras proyectadas, con fecha de 20 de julio de 1927. El pliego de condiciones también fue rico en información sobre cómo realizar estas obras, los materiales a emplear, las técnicas, y un largo etc. El presupuesto total ascendió a: 2.869.945,53 de pesetas.

Supimos que, años después, y tras su aprobación en 1929, se realizó parte de lo aquí expresado, pero no todo lo que se proyectó en la memoria ni de igual modo.

IDD (04)39, Caja 25/13386

Contiene asuntos varios de MCPOE como: datos referentes a las “Obras de ampliación y mejoras de la estación de Las Delicias”; tramitación del expediente del “Proyecto de modificación de dependencias de estación de las Delicias” de 20 julio 1927, que, con fecha de 20 de noviembre de 1928, se encontraba suspendido; adjudicación de las “Obras de ampliación y mejora de la estación de Las Delicias” del proyecto de 20 julio de 1927, al contratista Cándido López³¹⁸ en el año 1929; cuestiones sobre afirmados, como fue el arreglo de las calles de alrededor de la Estación para urbanizar su entorno en 1932, o el asunto referente a que el Negociado 6º del Ayuntamiento de Madrid envió un escrito al Ministerio de Obras Públicas, el 13 de enero de 1932, solicitando autorización a OESTE para llevar a cabo obras de urbanización en los alrededores de la Estación de la compañía MCP; y por último, la realización de obras de saneamiento consistentes en un colector, según el Acta de recepción de las obras de saneamiento de la Estación de Madrid-Delicias de 11 de febrero de 1928.

AGA, IDD (04)102, Caja 24/19508

Expediente sobre la “Ampliación de la estación de Madrid-Delicias”, años 1929-1935, de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.

Nos aportó información sobre dos cuestiones: la primera, referente al “Proyecto de modificación de dependencias de la estación de Madrid-Delicias”, que fue aprobado con prescripciones por R. O. el 16 de enero de 1929; y la segunda, sobre el “Expediente de rescisión de la contrata de las obras de ampliación de la estación de Madrid-Delicias: Cándido López. Y solicitud de Ramón Burillo sobre ampliación del expediente de rescisión de la contrata de las obras de la estación de Madrid-Delicias”³¹⁹. En este segundo asunto, se incluyó una copia del contrato de las obras proyectadas en 1929 y otra del pliego de condiciones del año 1927.

La abundante información que nos proporcionó este expediente nos ayudó a corroborar las obras propuestas a realizar del proyecto de ampliación del año 1929, y a comprender ciertos problemas ocasionados por dichas obras.

IDD (04)102, Caja 24/10700

³¹⁸ Sobre la rescisión del contrato de obras a Cándido López, véase AGA, IDD (04)102, Caja 24/19508.

³¹⁹ Sobre el contrato de estas obras a Cándido López, véase AGA, IDD (04)39, Caja25/13386.

“Ampliación de Madrid Delicias. Proyecto de reforma del vestíbulo actual”, de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, año 1931.

Se trató de un plano con fecha de 25 de abril de 1931, a escala 1/200, en el que figuraron las tres plantas del vestíbulo. No contiene ningún texto.

IDD (04)41, Caja 25/13829

Expediente sobre los “Gastos de las obras ampliación de Delicias”, año 1932.

Con motivo de la incautación y el rescate de MCPOE, se aplicó el Plan económico de 1928. En el “Expediente de aprobación del Plan económico para 1928 presentado por el Consejo Superior de Ferrocarriles”, del Ministerio de Fomento, Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, Sección 1ª, Concesión, no figuró dinero del presupuesto general de gastos del Consejo Superior de Ferrocarriles para la incautada línea, y por tanto nada para las obras de la Estación de Madrid-Delicias.

Sin embargo, en el “Presupuestos de obras” de 1932 de la Dirección General de Ferrocarriles, se dijo que, vista la propuesta que el Comité Ejecutivo de este Consejo Superior había formulado sobre distribución de crédito de 60.000.000 de pesetas para obras de mejoras y adquisición de Material en las líneas adheridas al Régimen concedido para los tres últimos trimestres de 1932, se decidió aprobar esa propuesta pero con una serie de modificaciones. Una de estas modificaciones se refirió a la necesidad de aplicar una reducción de los gastos de algunas compañías. Por ejemplo, de la partida consignada a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, se rebajaría una cantidad de dinero para refuerzos y sustitución de puentes y “de la partida para obras de ampliación de la Estación de Madrid se rebajará 100.000 pesetas quedando, por consiguiente, esta partida reducida a 300.000 pesetas”³²⁰.

AGA, IDD (04)102, Caja 24/11933

“Ampliación de Madrid (Delicias). Proyecto de modificación de los afirmados en la carretera de acceso”, 25 de septiembre 1931. Aprobado con prescripciones el 25 de noviembre 1931. Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. Contiene: memoria, presupuesto, pliego de condiciones y plano.

En la memoria se citó que en el “proyecto primitivo formulado en Julio de 1927 para mejorar las instalaciones de la estación de Madrid-Delicias”³²¹ se incluyó el afirmado en la carretera de acceso y en los patios pero, dado que aún no se había llevado a cabo, se presentó este nuevo proyecto. Supimos que el proyecto de 1927 no fue realizado completamente, varias obras fueron desglosadas y, en septiembre de 1931, se hallaban en ejecución solamente algunas. Quedaba por efectuarse todo lo referente a la pavimentación, y las soluciones propuestas en 1927 no satisficieron las necesidades de 1931. Ante la necesidad de mejorar el estado de la carretera de acceso, del patio de

³²⁰ Minuta del Director General de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, Sección 1ª Concesión, dirigida al Presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles, Madrid 4 de junio de 1932, AGA, IDD (04)41, Caja 25/13829.

³²¹ Memoria, p. 1, AGA, IDD (04)102, Caja 24/11933.

viajeros y de las oficinas -pues así lo consideró la 3ª División de Ferrocarriles, que requirió de la compañía ferroviaria la modificación del actual pavimento- y, dado que el Ayuntamiento³²² de Madrid estaba pavimentando el Paseo de las Delicias en esa fecha, se consideró urgente la pavimentación de dichas zonas de la Estación. Tan urgente fue que, la 3ª División ofició a la compañía la orden de reparar “provisionalmente” la parte de los patios que estaban en peor estado, y supimos que en septiembre de 1931 ya se estaban realizando. No obstante, al tratarse de una solución provisional, la División solicitó un proyecto de reparación definitivo de la superficie en cuestión y, a tal objetivo, respondió este proyecto de 1931, que difirió en parte del anterior de 1927.

Del proyecto de 1931 se desestimó “al menos por ahora”³²³ la actuación prevista para el edificio de viajeros, que consistiría en “dar entrada a los mismos por el testero de la marquesina, con lo cual se alteraba la forma de circulación de carruajes en esta estación creando un nuevo patio destinado a tal servicio”³²⁴. Como en 1931 los viajeros llegaban y salían por la “fachada lateral izquierda de la estación” -antiguo pabellón de salidas-, las obras propuestas fueron: adoquinar sobre capa de hormigón el acceso a la Estación y el “patio único de viajeros, proporcionando un pavimento resistente dado el tráfico que ha de sufrir esta zona”, con una extensión de 5.430 m², mientras que el resto de las zonas a pavimentar se harían de forma más económica, empleándose una capa de hormigón bituminoso suficiente para las rodaduras en buenas condiciones, pues el tráfico en esas zonas era menor, lo que correspondió una extensión de 8.764 m². El presupuesto total de las obras para el adoquinado y hormigonado del camino de acceso y el patio de viajeros fue de 382.030 pesetas, y el ingeniero jefe lo aprobó con prescripciones el 25 de noviembre de 1931. La ejecución de las obras consideradas como “urgentes” se realizó por concurso.

El plano, a escala 1/1000, firmado por el ingeniero jefe de Vía y Obras y conforme el Director Adjunto de la compañía, nos ofreció detalles interesantes. Por ejemplo, indicó que el adoquinado sobre capa de hormigón se aplicaría desde la entrada en la calle Paseo de las Delicias hasta pasado el vestíbulo, y el hormigón bituminoso iría desde pasado el vestíbulo hasta el final de ese pabellón lateral y también en el lado opuesto, es decir, en el antiguo patio del pabellón de llegadas. Fechado y aprobado en 1931.

AGA, IDD (04)17 Caja 24/18607

En este expediente se recogió cómo Fausto Checa Hornero pidió, en 1944, “Autorización para instalar una báscula-puente en la estación de Madrid-Delicias”. Compañía de explotación Oeste. Línea General -Madrid a Villaverde- .

En una “Nota” se informó que, examinado el expediente incoado con motivo de esa petición y vistos los informes favorables de la RENFE, el Negociado propuso autorizar a Fausto Checa la instalación de la báscula-puente que solicitó de acuerdo con las

³²² El 27 de octubre, el Ayuntamiento mandó un requerimiento a la compañía MCP indicándoles la necesidad del arreglo de las calles de sus propiedad, los accesos a la Estación y los patios de viajeros, véase “Obras de Ampliación y mejoras: Afirmados”, año 1932, AGA, IDD(04)39, Caja 25/13386.

³²³ Memoria, p. 1, AGA, IDD (04)102, Caja 24/11933.

³²⁴ Memoria, p. 2, AGA, IDD (04)102, Caja 24/11933.

prescripciones generales contenidas en el apartado 1º de la R. O. de 17 de febrero de 1908. Se señalaron 6 meses como plazo para la ejecución de las obras, debiendo abonar a la RENFE un canon de 376 pesetas anuales en concepto de ocupación de terrenos. La dotación, instalación, conservación, revisión y aferición de la báscula-puente serían de la parte concesionaria, igualmente el concesionario por su cuenta y riesgo procedería al adoquinado de los caminos de acceso desde la carretera a la báscula, siendo asimismo de su cuenta la conservación en perfecto estado de ese adoquinado. En caso de daños o averías de la instalación, la RENFE no sería responsable. El concesionario estaba obligado a levantar o modificar la instalación si las necesidades de la explotación del ferrocarril así lo exigieran. A la terminación del contrato, el concesionario procedería a levantar la báscula, dejando el terreno como se lo encontró.

La compañía OESTE propuso que se autorizase a Faustino Checa la instalación de la báscula solicitada en Madrid, 23 de junio de 1944, pero quedó pendiente de resolución.

AGA, IDD (04)102, Caja 24/11656

“Proyecto de ampliación de las oficinas de Estadística en los locales ocupados por pequeño material. Estación de Madrid Delicias. Línea de Madrid a Valencia de Alcántara. Madrid 3 de Diciembre de 1957”, del Plan de Ayuda Económica Americana. Está compuesto por: presupuesto, plano y notificación de aprobación, pero no tiene la memoria.

De su lectura se dedujo que, en 1957, los locales que ocupaban las oficinas de pequeño material estaban ubicados en parte del antiguo pabellón de llegadas del edificio de viajeros, pretendiendo hacerse en esas oficinas nuevos locales para instalar, en su lugar, máquinas para el control del movimiento de vagones, considerado como una ampliación del edificio de Estadística. Para ello se proyectó obras “consisten principalmente en demolición de tabiquería, picado de paramentos, levante de solados, sustitución de los actuales por baldosa de terrazo, repaso de paredes, pintura, nueva instalación eléctrica, modificación de calefacción y colocación de dos duchas en los servicios correspondientes. Las nuevas oficinas de pequeño material se instalarán en un edificio de nueva planta a construir”. El presupuesto fue de 360.812,58 pesetas, y las obras salieron a concurso y con cargo al Plan de Ayuda Económica Americana. Este proyecto fue aprobado el 28 de enero de 1958.

AGA, IDD (04)41, Caja 25/13805

“Proyecto de suministro de energía e instalaciones eléctricas en los locales del Organismo de Estadística Madrid-Delicia”, 1961. RENFE, Departamento Electrónico, División de Estudios y Laboratorio. Ayuda Económica Americana. Contiene: memoria, presupuesto y 4 planos.

Aunque es un expediente de instalación eléctrica para poder poner en funcionamiento una máquina nueva para el control mecanizado de movimiento de vagones, nos interesó porque el plano nº 1, correspondiente al emplazamiento, nos sirvió para saber cuáles eran algunas de las instalaciones que componían la Estación de Madrid-Delicias en 1961, ayudándonos a identificar las construcciones y edificios que hubo, muchas de ellas han desaparecido.

AGA, IDD (03)115, Caja 26/1656

“Acondicionamiento ala izquierda para Salón de la Energía Estación de Las Delicias. Madrid”. [1980]. Ministerio de Cultura, Dirección General de Servicios, S. G. de Inmuebles y Obras. Contiene: memoria, pliego de condiciones, mediciones, presupuesto, precios descompuestos y 10 planos.

El objeto de este proyecto “es la instalación en el edificio de la Estación de Delicias del Salón de la Energía incluido en el Museo de la Ciencia y la Tecnología”, pues así lo indicó la memoria. Se trató de una propuesta para ejecutar las obras de restauración y remodelación de una zona del edificio de viajeros, para adaptarlo a una exposición monográfica sobre la Energía dentro del contexto del Museo de la Ciencia y de la Tecnología, pues así se expresó en el pliego de condiciones técnicas, y con ello se pretendió revitalizar el edificio, calificado como “singular”, evitando su posible ruina. El presupuesto total de ejecución contratado fue de 29.375.804,54 pesetas, realizado en Madrid en octubre de 1980.

La zona que se quiso adaptar para la “Exposición Monográfica de la Energía”, fue el “cuerpo de la derecha del vestíbulo”, es decir, la parte del antiguo pabellón de salidas dirección Madrid, que correspondió a un tamaño de 65 m de longitud por 12 m de ancho, formado por muros de fábrica y estructura metálica atirantada en la cubierta, lo que confirió a la planta alta una altura de techo notablemente mayor. La estructura metálica triangulada de la cubierta ya se consideró de “gran interés histórico”, como se indicó en dicha memoria de 1980.

De este expediente extrajimos datos interesantes para conocer cómo se encontró esa zona del edificio de pasajeros años después de su cierre, en 1980, momento de transformar parte del edificio de viajeros en lo que sería la sede del Museo Nacional de la Ciencia y de la Tecnología.

AGA, IDD (03)115, Caja 26/1659.

“Proyecto de restauración interior de la nave de andenes en la estación de Delicias (Madrid)”. 1982. Ministerio de Cultura, Dirección General de Servicios, S. G. de Inmuebles y Obras. Realizado por el arquitecto Carlos Fernández-Cuenca Gómez. Contiene: memoria descriptiva, presupuesto y 12 planos.

Este proyecto contempló, como ahí se indicó, “una obra completa de restauración de la nave central de la estación”³²⁵. La memoria descriptiva señaló que, dentro del plan general de actuación para conseguir la total recuperación de la nave central del edificio de viajeros, se presentó para el año 1982 su restauración. Se pretendió convertirlo en un espacio común para albergar piezas pesadas del Museo Ferroviario, locomotoras, coches, etc., junto a elementos del Museo de la Ciencia y de la Tecnología como aviones colgados de los pórticos -recalculándose con las sobrecargas previstas-, elementos grandes ubicados en los andenes, etc. Tuvo por objetivo convertir la gran nave en el elemento común de organización de circulaciones, de descanso y núcleo de

³²⁵ Memoria descriptiva, p. 7, AGA, IDD (03)115, Caja 26/1659.

los museos -con dotación para ambos de aseos, cafetería, etc.-. Las obras propuestas fueron de: pintura, solados, cielorrasos, instalaciones de agua y electricidad, fachada interior -zona de fábrica, zona acristalada, repaso de canalones- y fachada principal, además se incluyó la normativa a seguir, el anejo de cálculo de andamio y luminotécnico, y la revisión de precios. El presupuesto de contrata ascendió a 42.569.288,00 pesetas, en el que se indicó, desglosado, los presupuestos para andenes, para la fachada interior, la fachada principal, las cubiertas y el alumbrado.

Tanto la memoria como el presupuesto nos proporcionaron abundante información que nos sirvió para comprender cómo se encontró la nave de andenes previa a esta intervención. Además, arrojó destacados datos sobre materiales a emplear, técnicas, piezas a mantener y a reponer, el estado de conservación, etc., largo de concentrar en esta recopilación documental. También nos aportaron relevantes datos el conjunto formado por 12 planos.

AGA, IDD (04)000, Caja 83/2363³²⁶

“Proyecto de restauración de fachadas del ala este de la estación de Renfe-Delicias”. Dirección General de Infraestructura del Transporte 1ª Jefatura Zonal de Construcción de Transportes Terrestres. Realizado por el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Manuel Moreno Cervera, en Madrid, febrero de 1982.

Este proyecto constó de: memoria y tres anejos, 10 planos, pliego de prescripciones técnicas y particulares y presupuesto.

El informe del ingeniero jefe, de febrero de 1982, señaló que la Estación de Madrid-Delicias, de la RENFE, dejó de prestar servicio hacía tiempo, y:

“ha sido destinada como sede del Museo Ferroviario y del Museo de la Ciencia y de la Tecnología (...) En los planes del Gobierno se prevé la urgente habilitación del ala este de la estación para Museo de la Tecnología, pero el estado de sus fachadas es deplorable, por lo que es necesario en primer lugar la reparación de estas fachadas. Por este motivo la Dirección General de Infraestructura del Transporte, ordenó a la 1ª Jefatura Zonal de Construcción de Transporte Terrestre con fecha 3 de noviembre de 1981 el estudio y redacción del «Proyecto de restauración de fachadas del ala este de la estación de RENFE-Delicias».”³²⁷.

Las obras consistirían “en el cambio o restauración de la carpintería, reposición de bajantes pluviales, restauración de las fachadas exteriores e interiores y reposición de piezas de hierro fundido y de vidriería”³²⁸. El presupuesto de contrata ascendió a 35.971.300 pesetas, siendo el plazo de ejecución 10 meses estimados y la contratación sería por adjudicación directa. El proyecto fue aprobado técnicamente el 16 de febrero

³²⁶ La numeración IDD (04)000 se debió a que en 2011, al hacer la consulta, era un expediente pendiente de catalogación, pero pudimos acceder a su análisis por gentileza del responsable del AGA; como ocurrió con el siguiente expediente AGA, IDD (04)000, Caja 83/2362.

³²⁷ Informe del ingeniero jefe, p. 1, AGA, IDD (04)000, Caja 83/2363.

³²⁸ Informe del ingeniero jefe, pp. 1-2, AGA, IDD (04)000, Caja 83/2363.

de 1982³²⁹, adjudicado a Agroman, Empresa Constructora, S. A, el 20 de marzo de 1982.

Como en el proyecto anterior, del presupuesto obtuvimos importantes datos de las obras a realizar sobre: carpintería de madera, vidriería, albañilería, recogida de aguas pluviales y pintura, consistentes en: restaurando de ciertos elementos, desmontando otros, limpiezas, reposiciones de piezas, nuevas instalaciones, tipos de materiales y técnicas a aplicar, etc. Documentación amplia para resumirla en este anejo documental.

AGA, IDD (04)000, Caja 83/2362

Liquidación provisional de las obras del “Proyecto de restauración de fachada del ala este de la estación de Renfe-Delicias”³³⁰, 1985. Dirección General de Infraestructura del Transporte 1ª Jefatura Zonal de Construcción de Transportes Terrestres.

Este expediente constó de: informe del ingeniero jefe, memoria y anejos, justificantes, 10 planos³³¹, mediciones y valoraciones.

El informe que realizó el ingeniero jefe en 1985, nos informó que la obra se adjudicó a Agroman el 20 de marzo de 1982, tras aprobarse el gasto el 30 de abril de 1982; que el presupuesto final ascendió a 35.971.300 millones de pesetas y que, tras comenzar el 29 de junio de 1982 las obras, se cumplió el plazo fijado de ejecución acabándose a los diez meses.

Las obras se hicieron de conformidad con el proyecto que sirvió de base a la licitación de las obras. La recepción provisional se realizó el 11 de julio de 1984, siendo aprobado el 20 de julio de 1984, por lo cual se procedió a la entrega de estas obras a la RENFE según Acta de entrega y aprobación, por O. M. de 30 de julio de 1984. Se estimó correcta la redacción y justificación de la Liquidación Provisional del proyecto, y fue la valoración total líquida de 36.180.323 pesetas.

Expedientes sobre patrimonio social relacionado con la empresa ferroviaria Madrid-Delicias

Bajo este epígrafe quisimos agrupar una serie de edificaciones que estuvieron relacionadas con la propia Estación de Madrid-Delicias, junto a la Estación o en terrenos de su propiedad, y cubrieron una serie de necesidades de carácter social o asistencial. Entre ellas incluimos: las viviendas protegidas ferroviarias, el edificio del servicio sanitario o la cooperativa. También nos pareció conveniente incluir en este apartado documentación relativa al tranvía, ya que ofreció ventajas a los usuarios de la Estación, e, incluso, de un teléfono público, pues supimos que se instaló en el acceso a los muelles en 1927 y su uso se interrumpió durante la Guerra Civil.

³²⁹ Liquidación provisional de las obras del “Proyecto de restauración de fachada del ala este de la estación de Renfe-Delicias”, 1985, memoria, p. 2, AGA, IDD (04)000, Caja 83/2362.

³³⁰ AGA, IDD (04)000, Caja 83/2363.

³³¹ Son los mismos planos que los del expediente AGA, IDD (04)000, Caja 83/2363.

AGA, IDD (04)102, Caja 25/28623

Existen varias cajas de documentación en el AGA sobre la construcción de la línea de tranvía que pasó cerca de la Estación de Madrid-Delicias, y de su prolongación³³². El hecho de que llegó el tranvía hasta las proximidades de la Estación fue muy beneficioso tanto para sus empleados como para los viajeros del tren.

Contiene el expediente de la Sociedad del Tranvía del Este de Madrid sobre la ampliación de la línea de tranvía eléctrico desde Puerta de Atocha y Paseo de las Delicias hasta “unos treinta metros más allá de la carretera que dá acceso á la estación del mismo nombre [Delicias]”, fechado el 15 de julio de 1903. Y el 18 de abril de 1904 se aprobó por R. O., con prescripciones, este proyecto de ampliación de un tranvía eléctrico desde la Puerta de Atocha hasta pasados 30 m la Estación de Madrid-Delicias.

Dentro del expediente promovido por el Director del tranvía interesado en la concesión de la ampliación, se incluyó una solicitud de Alfredo Loewy, Director Administrativo de la compañía de explotación de MCPOE, de 3 de agosto, en la que manifestó que:

“No existiendo en la actualidad medio de comunicación económico con el barrio de las Delicias, la realización de tal proyecto sería de suma conveniencia para el vecindario que habita en aquella extensa barriada, que para sus negocios y asuntos particulares tiene necesidad de ir frecuentemente al Centro de Madrid, así como para los obreros y empleados que desde puntos distantes tienen que trasladarse á las numerosas fábricas, establecimientos, almacenes y oficinas instalados en ese barrio, y muy especialmente para los viajeros que entran y salen por la estación de las Delicias, que se ven obligados a utilizar el servicio de coche más caro de Madrid.”

Por tal motivo Loewy se manifestó favorable a la aprobación de la ampliación de la línea de tranvía, y opinó que sería muy beneficioso, entre otros motivos, para los viajeros que usaban la Estación de Madrid-Delicias. Se otorgó concesión a la Sociedad Tranvía del Este de Madrid el 1 de febrero de 1906, cuyas obras “deberían comenzar en el plazo de dos meses y quedar terminadas en el de seis meses á contar desde el día en que comiencen”, pues se quiso que funcionara³³³ antes de finalizar 1906.

AGA, IDD (04)17, Caja 24/18740

Expediente “Proponiendo aprobación del Proyecto de Contrato a celebrar entre la Compañía del Oeste y D. Agustín Samá Laporta para instalación y utilización de un teléfono público en el patio de acceso del muelle de la estación de Madrid-Delicias”. Ferrocarriles. Explotación. Oeste. Madrid a Valencia de Alcántara. Año 1941”.

Fue la propuesta para aprobar la instalación y utilización de un nuevo contrato de teléfono público en el patio de acceso de los muelles de la Estación de Madrid-Delicias, en 1941, entre la compañía OESTE y Agustín Samá. La instalación procedió de una concesión otorgada por R. O. de 15 de febrero de 1927 a Samá Laporta. Su uso había

³³² Sobre este tema véase AGA, IDD (04)102, Caja, 25/28516, Caja 25/28622, Caja 25/28518, Caja 25/28622, Caja 25/28516, Caja 24/19192 y Caja 24/10193.

³³³ Como así señala la documentación del AHF, C – 0459 – 001 nº 6, que cita la centralización de salidas/llegas en el vestíbulo de salidas dado que funciona la línea de tranvías, con el correspondiente beneficio para los viajeros.

estado interrumpido “durante la pasada guerra” y, en 1941, se pretendió reanudar el servicio “después de la feliz liberación de Madrid”. Para ello se debía celebrar un nuevo contrato, si bien haciendo uso de la concesión otorgada al Agustín Samá en 1927. No obstante, el canon de alquiler pasó de 180 a 360 pesetas. Visto el informe favorable de la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles, el Negociado propuso de acuerdo con el mismo aprobar el citado.

IDD (04)43, CAJA 26/25466

El expediente titulado “Viviendas protegidas construidas por la Renfe en el Paseo de las Delicias nº 71”³³⁴, correspondió al papeleo administrativo sobre las viviendas ferroviarias que se construyeron junto a la entrada a la Estación de Madrid-Delicias en los años 40 del siglo XX. Contiene: oficios, cartas y planos sobre las viviendas que se estaban realizando en esta finca para que, una vez terminadas, solicitasen la Cédula de Habitabilidad.

Incluyó copias de 2 planos -duplicado cada uno de ellos- sobre las viviendas: el plano número uno correspondió a la fachada interior y sección, a escala 1/100, y presentó una “Fachada Tipo” del “Bloque Inaugurado”, fechado en Madrid, abril de 1946. Y el segundo plano fue del interior de la vivienda “Tipo A”, cuya planta estaba formada por: vestíbulo, baño, cocina con terraza y despensa, ropero, 3 dormitorios, y una sala “estar-comedor”, sin escala, ni fecha ni firma.

AGA, IDD (04)102, Caja 24/9828

“Proyecto de instalación para dotar de alumbrado eléctrico, fuerza, comunicaciones, timbres y relojes en el edificio habilitado para el servicio sanitario, sito en el patio de viajeros de la estación de Madrid-Delicias”. Madrid, agosto de 1948. Renfe, División Eléctrica. Servicio Eléctrico. Aprobado, sin prescripciones, el 23 de abril de 1949. Contiene: memoria, planos y presupuesto.

Debido al tema que trató este proyecto, solo nos interesaron las 4 copias de los planos, fechados, al igual que el resto del contenido, en 1948. Fueron sobre instalaciones de: teléfonos, relojes eléctricos, timbres de llamada, alumbrado eléctrico y fuerza. Con ellos supimos qué servicios y dependencias tuvo el servicio sanitario y cómo se distribuyeron los espacios. Al final del expediente, el oficio del jefe de la División Inspector de la RENFE, del servicio de Vía y Obras y Eléctrico, fechado en Madrid el 10 de febrero de 1949, informó que, el 9 de diciembre de 1948 se remitió el proyecto a la División Inspector del Estado en la RENFE, quién a su vez lo devolvió una vez reducidas al 1% las partidas de “Improvistos” que figuraron en el presupuesto.

IDD (04)30, CAJA 25/2076

“Cesión de parcela en las inmediaciones de la estación de Madrid-Delicias. Iglesia parroquial junto a la entrada de la estación de Madrid-Delicias”. 1961.

³³⁴ El actual nº 63 de la calle Pº de las Delicias anteriormente correspondería con el nº 71, pues así se cita en documentos de los años 1940 y 1950 que contiene esta caja. En el año 1954 ya figuran como nº 63.

Se trató de un expediente de la RENFE proponiendo declarar sobrante una parcela de terreno situada en las inmediaciones de la Estación de Madrid-Delicias, poniéndolo a disposición de la Comisión Administradora de los Valores Ferroviarios del Estado. A su vez, el Arzobispado de Madrid-Alcalá solicitó a la RENFE la cesión de una parcela situada en las cercanías de la Estación de Madrid-Delicias para construir una iglesia parroquial.

IDD (04)43, CAJA 26/25466

“Proyecto de parroquia «Nuestra señora de las Delicias» sita en el Paseo de las Delicias número 61, Madrid”. Mayo de 1968. Constó de: memoria y planos, que fueron visados por el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, con fecha de 1 de julio de 1968.

El 30 de septiembre de 1968, quedó aprobado el proyecto de “obra de nueva planta” presentado por el párroco Antonio Astillero Bustamante. Se realizó la parroquia y se consagró en 1970.

Otros expedientes consultados

Incluimos en este apartado documentación que creímos conveniente consultar durante el proceso de investigación, dada la posibilidad que contuviese información para conocer aspectos de la biografía de la Estación. Unos nos aportaron algún dato y otros nos sirvieron para confirmar su carencia.

AGA, IDD (04)36, Caja 25/7221

Contiene 4 proyectos. Ferrocarril de Madrid a Malpartida de Plasencia.

El “Proyecto del trazado definitivo de Madrid (Delicias) á Leganés” sólo citó que el trazado partió de la “Estación de Madrid (Delicias)”, situada en el km 0, y que llegó a la “Estación de Leganés” localizada en el km 13. Su perfil longitudinal se fechó en Madrid, a 3 de julio de 1884, y se aprobó con prescripciones con R. O. de 10 de noviembre de 1884. Los demás proyectos trataron asuntos que no nos interesaron.

AGA, IDD (04)31, Caja 25/2191

Contiene abundante documentación sobre concesión y construcción de la línea de ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, de la compañía CRB, que abarcó los años: 1859, 1860-1866, 1874-1880 y 1906.

Las obras de la línea de ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz se inauguraron el 4 de marzo de 1860 en Ciudad Real con solemnes actos y festejos. Estuvo presente la reina y otras damas, el Gobernador civil y el Gobernador militar, el vicario eclesiástico, los secretarios, el administrador de hacienda, personalidades de Fomento, etc., y hubo un ambigú. Se incluyeron hojas de periódicos como *La Gaceta de Madrid*, del lunes 24 de octubre de 1859, o el *Diario de Lisboa*, de 27 de agosto de 1861, cuyas crónicas relataron el evento. Y también un cartel de la “Inauguración del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz”.

De este expediente nos interesó una “Relación de los derechos de aranceles satisfechos por importación de material para la compañía de ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, en pagarés renovables en los años 1860 a 1864 a la administración de la Aduana de Alicante”. Derechos de arancel que incluyó el material con su cantidad, fecha, buques y la bandera del buque, unidad, derecho parcial y derecho total, número de pagaré, la procedencia del barco y el nombre, el país etc. Entre los efectos hubo: libros, cuchillos, papel, marfil labrado, cobre, lámparas, relojes, cerillas, porcelana, kilogramos de hierro, kilogramos de herramientas, plomo, algodón, clavos, tornillos, quintales de hierro forjado en carriles, traviesas de madera, barnices, albayalde, pintura, piedra, zinc, humo de pez, aceite de linaza, sierras, tornos, básculas, fuelles, telas, hilos, vidrio, acero, máquinas, martillo, yunques, máquinas, locomotoras, etc., etc. Fechada en Alicante el 30 de junio de 1865. También incluyó otra relación similar del 24 de febrero de 1866.

Dado que hemos conocido por la documentación del AGA que se debía introducir material procedente del extranjero para llevar a cabo la construcción de la Estación de Madrid-Delicias, y que se encontró retenido en la Aduana de Alicante, las dos relaciones de derechos de aduanas para la construcción de la línea Ciudad Real-Badajoz arriba señaladas, nos sirvieron para suponer que pudo existir este tipo de relación de material, tan detallada y precisa, para la construcción de la Estación de Madrid-Delicias. De haber sido así, hubiese sido una gran fuente de información.

AGA, IDD (04)31, Caja 25/2192

Como la caja anterior, su abundante documentación también versó sobre concesión y construcción de la línea de ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz, de la compañía CRB, de los años: 1859, 1860-1866, 1874-1880 y 1906.

Contiene: el “Extracto del expediente de concesión de la línea de Ciudad-Real a Badajoz, año 1859-1973”. Por R. O. de 22 de agosto de 1861 se autorizó la constitución de la Sociedad Anónima con el título de Compañía del Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz; el “Expediente de construcción del ferrocarril de la línea de Ciudad-Real a Badajoz”, tomo 1º, año 1859 a 1877; el “Extracto del expediente de construcción de la línea de Ciudad-Real a Mérida y la frontera de Portugal. (Ciudad Real a Badajoz)”, tomo 2º, año 1878; y la “Relación de material y efectos con destino a la conservación y explotación de la línea que se han de introducir del extranjero”, año 1869.

Aunque se trató de la compañía CRB, primera dueña de la Estación de Madrid-Delicias y encargada de su construcción, no se citó nada de ella.

AGA, IDD (04)36, Caja 25/7221

Contiene varios proyectos sobre el ferrocarril de Madrid a Malpartida de Plasencia, proyecto de Villaverde, variación del trozo de Leganés a Illescas, etc., y el “Proyecto del trazado definitivo de Madrid (Delicias) á Leganés”, fechado en Madrid, a 3 de julio de 1884, y aprobado con prescripciones con R. O. de 10 de noviembre de 1884. De este último proyecto figuró el perfil longitudinal que, partiendo de la “Estación de Madrid (Delicias)” en el km. 0, llegó a la “Estación de Leganés” en el km. 13, incluyendo las rasantes, cotas rojas, ordenadas, kilómetros y alineaciones. Fue el trazado desde Madrid-Delicias hasta Leganés, pero no nos aportó nada más de la Estación.

Fuentes fotográficas

AGA, IDD (O3)052.120

Colección fotográfica de la revista *Temas Españoles* del Ministerio de Información y Turismo.

F/04457, sobre nº 4 y nº 5: Ferrocarriles: Estaciones. Ninguno de ambos sobres contuvo fotografías sobre la Estación de Madrid-Delicias.

AGA, IDD (03)082.000

Archivo fotográfico temático del organismo Medios de Comunicación Social del Estado.

F/1311, sobre nº 18: Ferrocarriles. España. Figuró una nota acerca del cierre definitivo de la Estación de Madrid-Delicias en la parte trasera de una fotografía sobre la Estación de Atocha, en la que, en un texto mecanografiado, se habló del tema en los siguientes términos: “Trenes extremeños en la Estación de Madrid Atocha, 1-7-1969. El cierre definitivo de la estación madrileña de Delicias, ha traído consigo que todo el tráfico que acarrea la veterana estación pase a la de Madrid-Atocha. Así, los trenes procedentes de Ciudad Real, Extremadura y Portugal tienen principio y fin en Atocha. Aquí vemos la llegada de uno de los primeros de ellos. FOTO CIFRA”. El sello indicó la fecha de 11 de julio de 1974.

Esta caja contiene otros sobres sobre estaciones de ferrocarril, pero no contuvo fotografías de la Estación de Madrid-Delicias.

AGA, IDD (03)082.000

Archivo fotográfico temático del organismo Medios de Comunicación Social del Estado.

F/1459, sobre nº 3: Ferrocarriles: Estaciones (Madrid). Este sobre resultó interesante porque contuvo ocho fotografías sobre la Estación de Madrid-Delicias y una postal con la reproducción del grabado de Comba sobre la inauguración de la Estación en 1880. Las ocho fotos, en blanco y negro, y del exterior e interior de la Estación, fueron tomadas en distintos años, no obstante ninguna está fechada pero son antiguas. Las fotos captaron distintos lugares del edificio de viajeros: la fachada exterior de la actual entrada al museo; dos imágenes del interior de la nave central; tres fotos del interior del vestíbulo del pabellón de salidas/llegadas; y dos vistas del interior de dicho vestíbulo. Nos ayudaron a conocer cómo fue el funcionamiento del servicio de pasajeros y el aspecto de la construcción del edificio para tal fin, y ciertos detalles como su estado de conservación.

AGA, IDD (03)083.000

Medios de Comunicación Social del Estado. Fotografías. Prensa Gráfica Española.

F/00415, sobre nº 52: Ferrocarriles: Estaciones. Nada sobre la de Madrid-Delicias.

AGA, IDD (03)084.000

Medios de Comunicación Social del Estado. Fotografías. Prensa Gráfica Española.

F/00784, sobre nº 23: Ferrocarriles: Estaciones. Nada sobre la de Madrid-Delicias.

AGA, IDD (O3) 124.002

Estudio Fotográfico “Alfonso”-Histórico-Madrid.

Contiene varias digitalizaciones, pero sólo son tres fotos, en blanco y negro, de la Estación de Madrid-Delicias. Todas ellas pertenecieron al prestigioso fotógrafo profesional Alfonso, y sus medidas fueron 9 x 12 cm.

Nº digitalización 35338, 35343, 35352, 12430: aunque son cuatro números se trató de la misma fotografía con el mismo tema, sólo varió el soporte ya que la foto nº 12430 fue cristal y el resto papel. Fue una vista de la Estación tomada desde las vías, del lado de Ciudad Real hacia el lado Madrid, que recogió parte del edificio de viajeros hasta el frontis, y pequeños detalles de las fachadas de los talleres de Movimiento, de Recorrido y del edificio de Vía y Obras. Sin fecha.

Nº digitalización 35340, 12434: ambas fueron también la misma foto, el soporte de la nº 12434 fue cristal y el del nº 35340 papel. Estas fotografías son muy parecidas a la anterior, existiendo escasas diferencias entre unas y otras. Sin fecha.

Nº de digitalización 32178: catalogada en el AGA como “Onomástico y tema: María Rasputín, bailarina, al descender del tren en la Estación de Delicias”. Este célebre personaje fue también conocido como María Rasputina, hija de Rasputín, que escribió varios libros sobre su padre y trabajó como bailarina y domadora. A tenor de la fecha de “1929-12-12” inscrita en el cristal fotográfico, se supo que estuvo en la Estación ese día, donde se le captó descendiendo por las escaleras del coche de viajeros al andén de llegadas. Su soporte fue el cristal y su fecha, como hemos indicado, 12 de diciembre de 1929.

Archivo General del Ministerio de Economía y Hacienda

La consulta al Archivo General del Ministerio de Economía y Hacienda tuvo como objetivo comprobar la existencia de documentación sobre la Estación de Madrid-Delicias, interesados, especialmente, en descubrir la posibilidad de que se encontrase en él un ejemplar del proyecto de construcción de la Estación del año 1878, o cualquier otro tipo de documento referente a los primeros años de la construcción.

Ello venía motivado porque, según documentación consultada en el AGA, la compañía ferroviaria CRB pidió autorización a la Dirección General de Aduanas para introducir material procedente del extranjero, previo depósito en metálico de derechos de aduana. El 31 de Octubre de 1878, el ingeniero jefe de la División de Aduanas manifestó que la compañía “ha presentado el proyecto de estación de Madrid, acompañando entre otros

documentos, la relación de material que será necesario así como auxiliar de la construcción como para el establecimiento definitivo de la misma (...)”³³⁵. Lo que nos condujo a pensar que cabría la posibilidad de encontrar en este archivo un ejemplar del proyecto de construcción de 1878, o documentación referente al pago a la Hacienda en los años 1878-1879 necesario para poder introducir el citado material procedente del extranjero para la construcción de la “estación de las Delicias”, ya que el material se encontró retenido en la Aduana de Alicante³³⁶. En otro expediente del AGA se dijo “Traslado al Sr. Ministro de Hacienda acompañándole un ejemplar autorizado de la Relacion [de material] que se cita, para los efectos á que haya lugar”³³⁷. También nos interesó descubrir la probabilidad de hallar expedientes referente a la Estación no sólo de la etapa previa a su construcción, o de la construcción propiamente dicha, sino de cualquier periodo de su dilatada vida.

Se consultaron en el archivo dos instrumentos: las antiguas actas de entrega en papel y la guía de fondos históricos de Matilla Tascón. Consultados ambas, las referencias a documentación producida por la Dirección General de Aduanas en el periodo de las décadas de 1870-1880 fueron casi inexistentes, no figurando en ellas nada concreto de la Estación. De la documentación producida por la Dirección General de Aduanas en el siglo XX mucha fue sometida a expurgo, prevaleciendo la posterior a la Guerra Civil y resultando abundante la generada a partir de 1950. Sus expedientes pertenecen a series tales como: análisis de laboratorio, controversia y revisión, estadística, ordenanzas, etc., de los que tampoco se obtuvo la información deseada.

Archivo Histórico del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología

El archivo se encuentra instalado en el edificio que antaño fuera el pabellón del servicio sanitario de la Estación de Madrid-Delicias, al igual que su museo³³⁸ que ocupó, y ocupa, parte del pabellón de salidas del edificio de viajeros. Este archivo contiene documentación referente a los planes para la creación de un Museo Nacional para la Ciencia, cuyas fechas abarcaron entre 1972 y 1983, aproximadamente. Se trató del periodo en que, ya cerrada definitivamente la Estación en 1971, no se sabía aún qué hacer con ella, etapa en que se estaba gestando la creación de un museo exclusiva para la Ciencia. Y la decisión fue instalarlo en parte de las dependencias de la Estación de Madrid-Delicias. La documentación del archivo del MUNCYT trata sobre este asunto.

³³⁵ AGA, IDD (04)031, Caja 25/2395, “Año de 1875. Extracto del expediente de ferro-carril de Madrid á Ciudad Real. Dirección general de obras públicas. Ferro-carriles”; véase la relación adicional de materiales para construcción, pp. 220r.º-220v.º.

³³⁶ AGA, Ministerio de Obras Públicas, IDD (04)031, Caja 25/2395, “Año de 1875. Extracto del expediente de ferro-carril de Madrid á Ciudad Real. Dirección general de obras públicas. Ferro-carriles”; véase la relación adicional de materiales para construcción, pp. 222 r.º-220v.º.

³³⁷ AGA, Ministerio de Obras Públicas, IDD (04)032, Caja 25/2085, “Construcción d la línea directa de Madrid a Ciudad Real: 1879-1883”; véase el informe que realizó Santiago Bausá el 2 de diciembre de 1878, previo a la aprobación del 22 de enero de 1879.

³³⁸ El muelle cubierto del servicio de mercancías de la Estación de Madrid-Delicias que la documentación antigua llamó nº 3 o muelle C, está ocupado por el MUNCYT para almacén de piezas del museo y taller de restauración, y fue restaurado en el año 2010. El MUNCYT también tiene en uso una parte del antiguo muelle cubierto nº 1.

Debido a los problemas informáticos que sufrió durante varios meses el archivo, de julio a septiembre de 2011 cuando estuvimos recopilando la documentación necesaria, nos fue imposible proceder a su consultar en dicho momento. El responsable del Departamento de Documentación del archivo nos informó que contenían alrededor de 9 cajas de documentación sobre los planes para crear un nuevo museo dedicado a la Ciencia y la decisión de instalarlo en parte de la Estación. No obstante, conocimos datos al respecto a través de la documentación del AHF-Museo del Ferrocarril³³⁹ que trató sobre la decisión de emplazar el MUNCYT en los edificios de la Estación, sus problemas y ventajas, los enfrentamientos entre ministerios e instituciones, su acondicionamiento e intervenciones, etc., según pudimos observar en las decisiones tomada por el Consejo del Patronato del Museo Nacional del Ferrocarril en 1983³⁴⁰.

Archivo Regional de la Comunidad de Madrid

De este archivó nos interesó las imágenes fotográficas. Se consultó el Fondo Fotográfico de la biblioteca pero no se encontró nada sobre la Estación de Madrid-Delicias. Donde sí existió algo fue en el archivo de esta institución, concretamente en el Fondo Martín Santos Yubero³⁴¹ -que contiene 500.000 fotografías-. Se trató de una fotografía sobre los jugadores de la selección española cuando iban a coger el tren hacia Lisboa para enfrentarse a la selección portuguesa, tren que salió de la Estación de Madrid-Delicias. La foto está fechada el 25 de marzo de 1935 y la placa de cristal fue la número 41.720. Aunque el tema principal son los jugadores de fútbol en el andén que, a modo de retrato dejaron constancia de quiénes eran, se observó el tren en el que saldrían y ciertos detalles del edificio de viajeros. Sabemos que no es propiamente un asunto relacionado con la arquitectura de la Estación, pero nos sirvió para corroborar, por ejemplo, que parte de las obras del proyecto de 1927 -aprobado en 1929- del edificio de pasajeros ya se habían llevado a cabo en 1935, como fue el suelo del andén sobre el que están los jugadores, con los baldosines hexagonales ahí designados. Según el proyecto de ampliación³⁴² de la Estación, cuya ejecución abarcó de 1929 a 1935, se llevó a cabo la modificación del pavimento de los andenes, sustituyendo el solado anterior por baldosines de cemento comprimido de forma hexagonal, como se vio en esta fotografía.

Archivo Central del Instituto del Patrimonio Cultural de España

El Archivo Central del IPCE dispone de una colección de planos digitalizados de los años 1981-1984 y de otros sin fecha sobre distintos proyectos de reformas de lo que denominaron “naves de almacenamiento”, es decir, de los muelles cubiertos. Planos de: situación, distribución, acotados, alzados, secciones transversales, etc. También existen planos sobre el Parque de las Delicias: Ordenamiento del conjunto formado por la

³³⁹ AHF, DEL – 0001 – 003.

³⁴⁰ “Informe del Comité de Gerencia y propuesta de acuerdo”, Consejo de Patronato del Museo Nacional Ferroviario, junio, 1983; e “Informe previo del Comité de Gerencia y propuesta de acuerdo”, Consejo de Patronato del Museo Nacional Ferroviario, julio, 1983; véase AHF, DEL – 0001 – 004 y DEL – 0001 – 005 respectivamente.

³⁴¹ Nacido en 1903, ha sido considerado como uno de los miembros más notables de la segunda generación de grandes reporteros gráficos madrileños, véase López Mondéjar (2010).

³⁴² AGA, IDD (04)102, Caja 24/19508

“estación de Las Delicias”, el Planetario, el MUNCYT y el Museo del Ferrocarril. Se pueden consultar en la base de datos de Planos Digitalizados del IPCE: <http://www.mcu.es/patrimonio/MC/IPHE/>.

La Fototeca del Patrimonio Histórico custodia varias fotografías de gran valor sobre la Estación de Madrid-Delicias. Las más antiguas se encuentran en el Archivo Ruiz Vernacci. Son dos negativos de vidrio al colodión, de J. Laurent y Compañía, en formato 17 x 36 centímetros y, según Carlos Teixidor, responsable de este archivo, fueron tomados en el año 1880, o bien, en 1881. Los títulos de estas fotos son: *Madrid.- 2268.-Estación de Ciudad-Real* y *Madrid.- 2268 bis.-Estación de Ciudad-Real*. A pesar de denominarse como “estación de Ciudad Real” se refieren a la Estación de Madrid-Delicias, pues ésta era la estación madrileña desde la que salían los trenes hacia Ciudad Real y Portugal, de ahí el que Laurent lo denominara *Estación de Ciudad-Real*. Ambas fotografías están publicadas en el catálogo de la exposición: *J. Laurent, I: La documentación fotográfica de la Dirección General de Bellas Artes y Archivos*³⁴³. Son dos tomas del exterior del edificio de viajeros, lado este y oeste, recién construido el edificio de viajeros. Por tanto, imágenes de gran valor documental porque nos muestran cómo fue la construcción nada más terminarse.

En la Fototeca de Monumentos y Arqueología existen fotografías de los años 1980-1981 con imágenes del interior y exterior de varias zonas del edificio de viajeros. Fotos que se realizaron para documentar las intervenciones que el IPCE realizó en la Estación de Madrid-Delicias previas a su apertura como Museo Nacional Ferroviario. De gran interés fueron las del acristalamiento que se empleó en la boca de este edificio, que sirvió de cierre y protección para el acondicionamiento del nuevo uso. En julio de 1983 aún estaba pendiente su realización, pero su ejecución se llevó a cabo en 1984 antes de la inauguración como museo el 19 de diciembre de 1984. Muro acristalado de vidrio y metal, con puertas de acceso, para proteger los bienes ferroviarios del espacio expositivo que iba a ser la nave de vías y andenes.

Archivo Fotográfico de Paisajes Españoles

Contiene buenas fotografías aéreas de la Estación de Madrid-Delicias de la segunda mitad del siglo XX. Nos resultaron de gran valor porque nos ofrecieron abundantes detalles sobre sus construcciones, instalaciones, artefactos, etc., y pudimos constatar las transformaciones que sufrió el conjunto ferroviario desde 1961 hasta fechas recientes.

Las fotografías³⁴⁴ consultadas fueron las correspondientes a los siguientes números: referencia 9.128, es una fotografía³⁴⁵ en blanco y negro de 1961, que nos ayudó a observar cómo fue la Estación en ese año y las instalaciones que existían en un momento en que aún seguía en funcionamiento tanto el servicio de viajeros como de

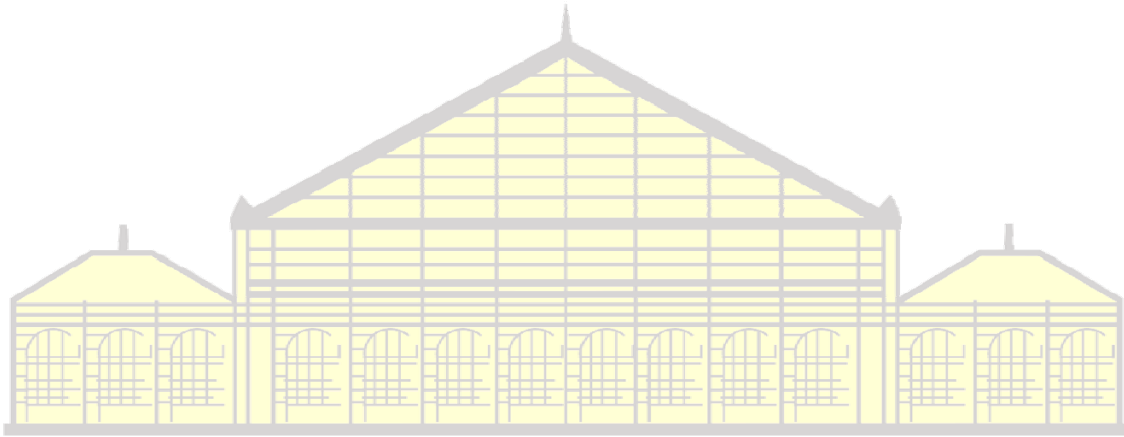
³⁴³ J. Laurent, I... (1983), pp. 112 y 113.

³⁴⁴ Damos las gracias a Marisa Zuazo, de Paisajes Españoles, porque nos proporcionó la datación de las fotografías que hemos analizado y nos ofreció referencias de nuestro interés.

³⁴⁵ En el Archivo Histórico Ferroviario se pudo consultar el expediente relativo a la cesión por parte de la empresa Paisajes Españoles de los derechos de reproducción de esta fotografía de 15 de marzo de 2005, véase AHF, DEL – 0005 – 001.

mercancías. La serie³⁴⁶ con las referencias 385059, 385060, 385061, son de marzo de 1982; la serie 386024, 386025, 386026, 386027 también son de 1982; las referencias 586348 y 586349, de mayo de 1989; y los números 885748, 885749 y 885750 del año 2000. Todas estas vista aéreas de la colección Paisajes Españoles se convirtieron en una rica fuente de información documental para nuestro estudio, desde la imagen en blanco y negro con la Estación de Madrid-Delicias durante los últimos años en activo; pasando por las de color de 1982 mientras se acometieron las obras de restauración y rehabilitación del edificio de viajeros para instalar allí los dos museos, además pudimos observar en algunas de ellas las huellas de donde estuvo la semirrotonda de locomotoras; o las de mayo de 1989, en las que aún no se habían demolido instalaciones en desuso del conjunto ferroviario; hasta las fotografías del año 2000, con la gran transformación que sufrió la Estación tras el derribo de dichas construcciones para convertirse en solares, unos para edificación de viviendas de nueva planta y otros como descampados para aparcamientos, y la creación del jardín que conectó el antiguo edificio de viajeros con el Parque Tierno Galván.

³⁴⁶ El AHF del Museo del Ferrocarril dispone de una copia fotográfica de todos los números que citamos sobre estas imágenes de Paisajes Españoles.



MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Museo del Ferrocarril de Madrid - DT1201

**La Estación de ferrocarril Madrid-
Delicias (1875-2011): arquitectura,
usos y fuentes documentales**

Nuria Torres Ballesteros