

Delicias, la estación que nos unía a Portugal, cumple 130 años

La estación de Delicias fue inaugurada el 30 de marzo de 1880 por los reyes Alfonso XII y María Cristina cuando habían transcurrido más de treinta años desde que fuera creada la primera línea ferroviaria en la Península, en 1848. El último tren salía de la que fuera la primera estación internacional en 1969 y quince años más tarde, sus instalaciones comenzaron a guardar los valiosos fondos del Museo Nacional Ferroviario, hoy Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias.

La estación se configura en principio como cabecera de la línea de Madrid-Ciudad Real-Badajoz. Ese mismo año de 1880 la Compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) absorbe la Compañía de Ciudad Real a Badajoz y la cede a una tercera entidad, la Compañía MCP (Madrid-Cáceres-Portugal). A partir de ese momento Delicias se convierte en la estación término de la línea de Madrid a Cáceres y Portugal, funcionando como una estación con carácter internacional, ya que enlazaba dos capitales europeas, Madrid y Lisboa, con trenes directos y un tráfico mixto, dedicado tanto al transporte de mercancías como al de viajeros. Sin embargo, como los núcleos de población por los que discurría la línea eran en su mayoría muy pequeños, el tráfico de viajeros apenas tuvo relevancia. Por el



El Museo Nacional Ferroviario, abrió sus puertas al público el 19 de diciembre de 1984, quince años después del fin de la actividad ferroviaria de la estación.

contrario, destacó el tráfico de mercancías, especialmente el referente a ganado, cereales y corcho.

También salieron de la estación de Delicias algunos trenes de viajeros muy populares, tales como El Rápido, convertido después en el Lusitania Exprés, el Correo Exprés, el Ligero, el Ómnibus o Co-

■ Historia del museo

La creación del Museo del Ferrocarril de Madrid-Delicias, al igual que en el resto de Europa, vino marcada por la celebración de los centenarios de las grandes líneas. Los más antiguos fueron en Inglaterra, en 1925, con la conmemoración de la línea de Stockton a Darlington y en 1930 la de Liverpool-Manchester. En España, sería en 1948 con la línea Barcelona-Mataró.

En todas las ocasiones estas celebraciones venían acompañadas por el montaje de una gran Exposición en la que se mostraban piezas y elementos históricos al tiempo que se exhibían los últimos avances tecnológicos, tanto en material rodante, como en infraestructuras. Estas exposiciones serían el embrión de los futuros Museos.

En 1948, la conmemoración del centenario del ferrocarril Barcelona-Mataró, dio lugar a la organización, entre otras actividades, de una gran exposición en el puerto de Barcelona, donde de forma similar a como se hacía en el resto de Europa, se exhibieron aquellas reliquias ferroviarias más significativas, pero sin olvidar la situación del ferrocarril en aquellos momentos. Esta exposición sirvió para alentar la creación de un Museo del Ferrocarril Español. El proyecto, aunque se tomó con mucho entusiasmo, no volvió a retomarse hasta 1964, cuando se cumplían los centenarios de algunas de las grandes líneas férreas españolas, como la de Madrid-Zaragoza y Madrid-Irún. Es en estas fechas cuando Renfe retoma de nuevo la creación de un Museo del Ferrocarril, dando estudio al proyecto inmediatamente. Hubo que salvar la dificultad de conseguir un local adecuado, que reuniera unas condiciones mínimas y se pensó que las instalaciones capaces de responder a estas exigencias deberían ser antiguas estaciones, depósitos de máquinas o talleres que hubieran dejado de prestar servicio.

En esos años no estaba disponible en Madrid ningún espacio de estas características, por lo que y como fase inicial que permitiera concentrar de nuevo las piezas dispersas desde la exposición de 1948, se creó un Museo de Salón en el Palacio de Fernán Núñez, hoy sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Se habilitaron para tal fin las instalaciones correspondientes al departamento de Coordinación, que se encontraba en el antiguo invernadero del Palacio. Allí se ubicaron maquetas, grabados y objetos pequeños. El Museo quedó dividido en cuatro salas y se abrió al público en 1967 como primer Museo Ferroviario de España, a la espera de que, como escribía su director Federico Wais ese mismo año, en el número de mayo de la revista *Vía Libre*, "algún día se solemnice la creación de un gran Museo del Ferrocarril que la Renfe ha tomado de su cuenta".

En 1980, Renfe y el Ministerio de Cultura firmaron un acuerdo por el que este último se encargaba de subvencionar las obras de restauración del edificio, a fin de que fueran instalados los Museos del Ferrocarril y el Nacional de la Ciencia y la Tecnología.

A partir de esa fecha se van trasladando a Delicias todo el material rodante que durante años se había ido recuperando, y que había sido ubicado momentáneamente en la estación de Príncipe Pío mientras esta última estaba en obras.



Aguada a pocos metros de la salida de la estación, que puede verse al fondo.

reos, etc. En 1928, la Compañía MCP fue reconvertida en Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España. En 1941, al producirse la nacionalización de los ferrocarriles españoles, quedó integrada definitivamente en Renfe.

Aunque en 1969 desapareció el tráfico de viajeros, la estación permaneció en servicio hasta 1971, año de su clausura.

■ La construcción

Una de las principales cuestiones que se planteó a la hora de la construcción de la estación fue la de su emplazamiento, problema que se resolvió con relativa facilidad, debido a la existencia desde 1866 de una línea de circunvalación que unía las estaciones de Atocha y Príncipe Pío, lo que daba un carácter ferroviario a toda la zona sur de Madrid.

En 1878, la Real Orden de 23 de julio estableció la ubicación de la estación de las Delicias en la zona sur de Madrid, incluida en las actuaciones del Ensanche del "Plan Castro", al lado derecho del ferrocarril de circunvalación. Al depender de esta línea, el edificio quedó "escondido" casi siete metros respecto al paseo de las Delicias, desde donde se accedía a



Vestíbulo, lado salidas, antes de las obras de mejora, en los años 50.

la estación, por lo que su visibilidad desde la vía pública era reducida.

La zona donde quedaba ubicada la estación, pertenecía a un barrio que comienza a desarrollarse en el siglo XVIII con el trazado de los paseos. Estará fuertemente condicionado por las instalaciones ferroviarias que se implantan en la segunda mitad del siglo XIX, lo que traerá como consecuencia un importante desarrollo industrial de la zona, con la consiguiente ocupación residencial obrera a lo largo de la primera mitad del siglo XX.

A partir de los años setenta, el barrio se revaloriza notablemente, con una importante oferta de servicios, que se ve superada en los años noventa con la materialización del Plan de Ordenación Urbana del que nace el denominado "Pasillo Verde Ferroviario", eje central de la línea de cercanías Príncipe Pío- Atocha, que ocupa la antigua línea de circunvalación. Ya en el nuevo siglo XXI, el desarrollo del urbanismo da paso a la reconversión de un barrio industrial en otro fundamentalmente urbano.

Las obras de la estación de Delicias, con un presupuesto de 1.574.532 pesetas, al que hay que añadir 224.980,90 pesetas de material de estación, comenzaron a finales de 1878 y finalizan en el primer trimestre de 1880.

El corto plazo de construcción, como afirma el catedrático de arquitectura Pedro Navascués "fue posible gracias al carácter absolutamente funcional del proyecto, donde digamos que apenas aparece matiz alguno de expresión arquitectónica de raíz tradicional, así como tampoco hubo preocupación por intentar crear un nuevo estilo". En su configuración se siguió el consejo del arquitecto francés Viollet le Duc, que planteaba la necesidad de olvidarse de for-

■ Monumento histórico

En 1981 tiene lugar un acontecimiento trascendental en la historia de la estación de Delicias: la resolución de la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas por la que se acuerda tener por incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico a favor de la estación. Al mismo tiempo, se procede a la firma de un acuerdo entre Renfe y el Ministerio de Cultura, según el cual la estación de las Delicias cobijaría los Museos Nacional de la Ciencia y de la Tecnología y el Museo Nacional del Ferrocarril. A cambio de que Renfe permitiera esta compartimentación de la estación, el Ministerio se comprometía a participar en la restauración del edificio. Los citados organismos invirtieron un total de 360 millones de pesetas en los trabajos de restauración de la estación. Terminadas las obras de adecuación del edificio a su nueva función, el Museo del Ferrocarril abrió sus puertas al público en su nuevo emplazamiento, el 19 de diciembre de 1984.

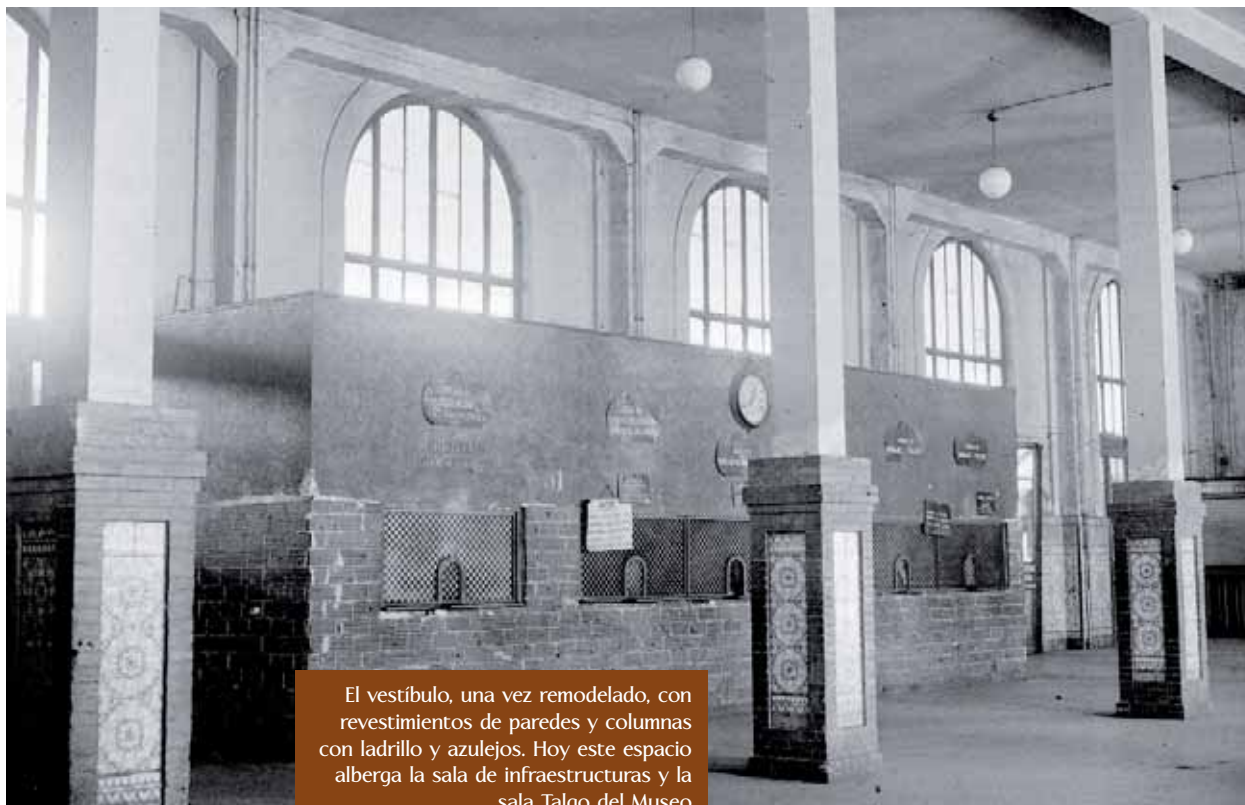
En 1982, a través de la circular nº 481 de Renfe, se crea el órgano rector del Museo, el Consejo de Patronato, que se encargará de "ofrecer a la colectividad la dimensión histórica de la realidad ferroviaria, evolución del ferrocarril y del hecho cultural ferroviario, incidencia social y económica de la relación del hombre y el transporte a través del tiempo".

Siguiendo estas directrices, comienza la actividad del por entonces denominado Museo Nacional Ferroviario, abriéndose al público el 19 de diciembre de 1984.

El Museo alberga en su interior una importante colección de material rodante original con locomotoras de vapor, eléctricas, diésel y coches de viajeros además de salas temáticas especializadas en infraestructura, oficios, relojes que permiten un acercamiento detallado a diferentes aspectos de la historia del ferrocarril. Completan el recorrido la sala de modelismo ferroviario, con una colección única de trenes de juguete españoles y maquetas en movimiento, y el enclavamiento hidráulico de Algodor, una pieza única de la arqueología industrial ferroviaria.

Desde sus inicios, con el objetivo de difundir el ferrocarril entre el público, el Museo ha ido ampliando el número y variedad de actividades, entre las que destacan el Tren de la Fresa o los programas educativos, además de contribuir a la investigación a través de los fondos del archivo fotográfico. Este objetivo sigue vigente así como el de satisfacer las demandas de los visitantes y colaboradores bajo criterios de calidad e innovación constantes.

En el año 2009, un Real Decreto creaba la Red de Museos de España dentro de la cual se integra el Museo del Ferrocarril, adscrito al Ministerio de Fomento.



El vestíbulo, una vez remodelado, con revestimientos de paredes y columnas con ladrillo y azulejos. Hoy este espacio alberga la sala de infraestructuras y la sala Talgo del Museo

mas académicas e historicistas si se quería inaugurar la era de una nueva arquitectura.

En el proyecto definitivo se establecieron dos naves paralelas de 25 metros de ancho, una para salidas y otra para llegadas, separadas por un espacio cubierto de 35 metros que albergaba dos andenes de seis metros de ancho y cinco vías con una longitud de 150 metros, medida normal de un tren de viajeros de la época. Posteriormente se sustituyó la vía central por un andén.

Esta tipología de edificio para estación de ferrocarril era la preferida a mediados del siglo XIX, tanto en Europa como en América. Su principal novedad consistía en situar el andén de llegada a un lado de la estación y el de salida en el lado opuesto. Desde éste se accedía a las dependencias más importantes del edificio, salas de espera y vestíbulo con taquillas.

El elemento constructivo fundamental es la gran marquesina metálica del edificio. Este elemento era utilizado en las estaciones por motivos técnicos y funcionales, para evitar obstáculos, haciendo el espacio diáfano y procurando la entrada de gran cantidad de aire para eliminar la concentración de humos de las locomotoras de vapor.

El proyecto de la estación fue realizado por el ingeniero francés Emile Cachelievre, quien utilizó las más modernas técnicas constructivas que, por su

parte, Henri de Dion había aplicado con gran éxito en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal de París de 1878. La construcción original de Dion se perdió, por lo que la estación tiene el valor añadido de ser la más antigua conservada que utiliza el sistema del ingeniero francés.

La armadura de hierro se preparó en Francia, en los talleres de la compañía Fives Lille (constructora del hoy desaparecido Hipódromo de París y, posteriormente, de la estación de Orsay). La firma francesa desplazó hasta Madrid a uno de sus ingenieros, Vaseille, para montar la estación y aquí tuvo la colaboración de tres ingenieros españoles: Bonifacio Espinal, Enrique Ulierte y Gutiérrez Calleja (este último, profesor de la Escuela de Ingenieros de caminos al frente de la cátedra de ferrocarriles).

La nave de las Delicias fue el primero y más amplio espacio diáfano que se construyó en Madrid con una moderna estructura metálica. Posteriormente vendrían las estaciones del Norte, en 1882, y Atocha, en 1892.

Por último, el exterior del edificio se revistió con un gran zócalo de granito y toda la fachada se recubrió con ladrillo prensado visto, en color rojo y negro, lo que recuerda algunas construcciones madrileñas de la época. ■

AMALIA JULIÁN