



Fachada de la estación de Delicias en la actualidad.

**FUE CLAUSURADA EN 1968**

# LA ESTACION DE MADRID-DELICIAS CIEN AÑOS EN LA HISTORIA

**E**L pasado 30 de marzo se cumplieron cien años de la inauguración de la estación de Madrid-Delicias, clausurada desde 1968, y que se construyó para el ferrocarril de Madrid a Ciudad Real, que se había puesto en servicio un año antes.

Los periódicos y revistas de la época publicaron amplios reportajes y grabados sobre dicha inauguración. Desde el punto de vista ferroviario, aquellas crónicas de "La Ilustración Española y Americana", "El Imparcial" y "La Iberia", con el añadido de la "Revista de Obras Públicas", se hacían lenguas de la magnificencia de la estación que entonces se inauguraba. Decían los periódicos que Madrid contaba, al fin, con una estación digna de su categoría y necesidades. La gran nave acristalada de la estación de

---

● *Fue la primera de la capital que se construyó con estructuras metálicas; las anteriores eran de piedra.*

● *Se cree con algún fundamento que la cubierta de hierro fue proyectada en el estudio de Eiffel.*

---

Las Delicias era ciertamente una construcción más moderna que los pequeños edificios que, por entonces, albergaban a las estaciones de Príncipe Pío y Atocha, cuya reforma y ampliación sería acometida pocos años después.

Pero estos juicios resultaban evidentemente exagerados, y ahora nos hacen sonreír sobre aquellas "necesidades manifestadas", pues poco después de su inauguración, de aquella admirada estación sólo salían dos trenes de viajeros al día y llegaban otros tantos. La realidad cotidiana desmentía las informaciones grandilocuentes, aunque también es verdad que aquella estructura metálica de 170 metros de largo, 35 metros de anchura y una altura de 22 metros era todavía algo inédito en el Madrid de hace un siglo, que seguía siendo un lugarón manchego.

## DUDAS SIN RESOLVER

Aquellas crónicas no se detenían tampoco en exceso en las descripciones técnicas y vicisitudes de las líneas. Y así, desde el punto de vista ferroviario, se presentan todavía dos pequeñas dudas que tal vez algún lector pueda ayudar a despejar.

Como resulta que la línea de Madrid a Ciudad Real empezó a prestar servicio el 3 de febrero de 1879, la primera duda es de qué forma se prestaba el servicio de estación de cabecera de Madrid hasta la inauguración de Delicias, en 1880. Naturalmente, dado el escaso servicio que se prestaba, según se ha indicado anteriormente, es probable que bastara con algún barracón en las proximidades de la estación definitiva. Pero en los documentos de la época no hemos podido encontrar ninguna referencia.

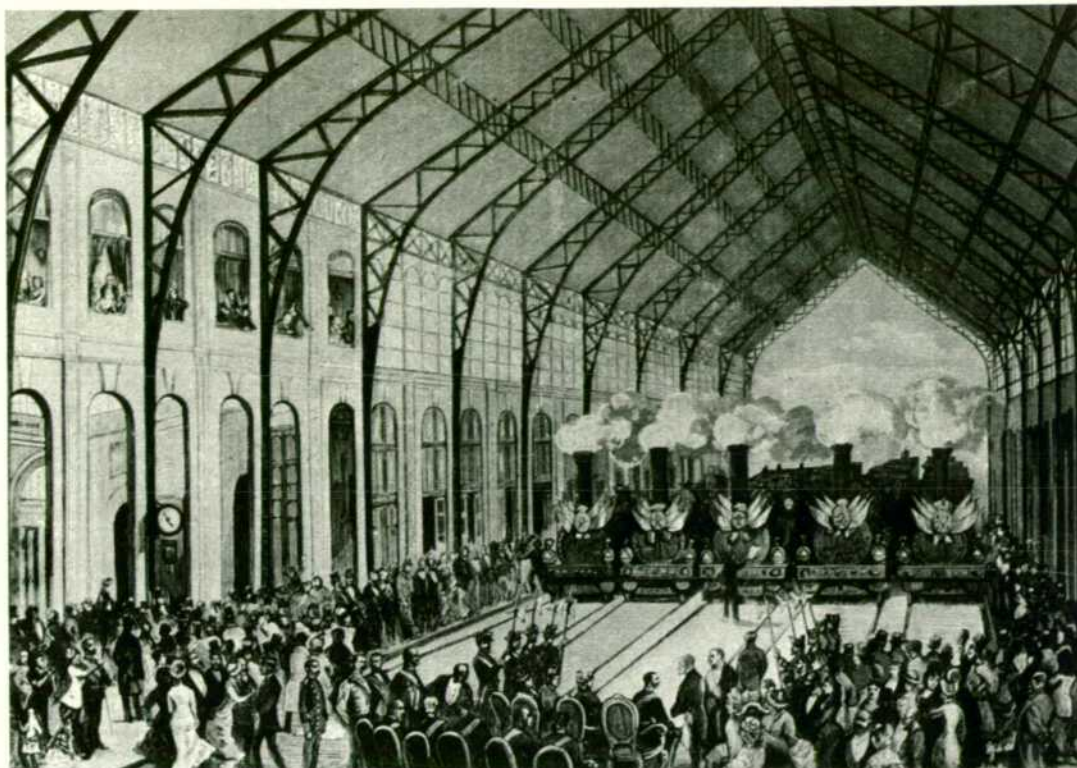
El segundo interrogante es que el ferrocarril de Malpartida, que en 1881 inauguraría la línea directa a Portugal por Valencia de Alcántara, antes de adquirir la estación de Las Delicias, debía tener también alguna pequeña estación en Madrid para su servicio. De ello tampoco se encuentran referencias en ningún autor ni documento, al menos entre los que hemos tenido oportunidad de consultar.

Pese a la idea de progreso que implicaba, el aspecto técnico y económico del ferrocarril era un tema de difícil acceso a la opinión pública y tal vez por ello estos datos no interesaban a los periódicos. Por otra parte, la falta de publicaciones especializadas en ferrocarriles impidió que estos datos y otros muchos similares quedaran recogidos.

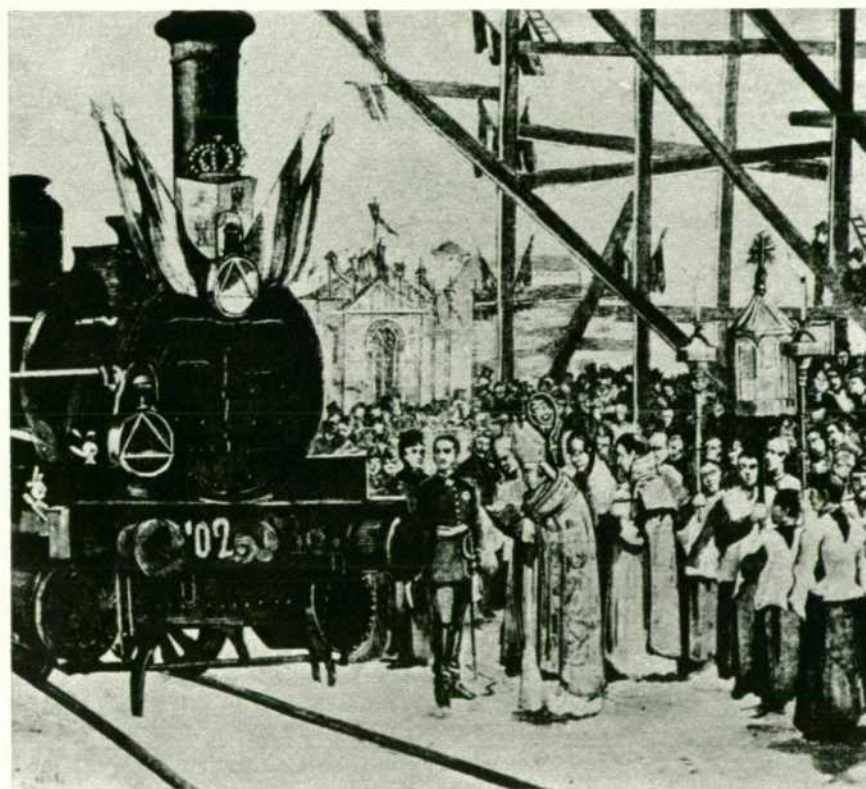
## CONSTRUCCION

La compañía concesionaria de la línea de Madrid a Ciudad Real, concedida en 1876, necesitaba una estación propia en Madrid. En 1878 gestionó la expropiación de unos terrenos en la zona Sur, donde por lógica debía situar su emplazamiento. Primero, porque la línea procedía de dicho punto, y segundo, porque el ferrocarril del contorno entre las estaciones de Príncipe Pío y Atocha discurría también por esa zona, lo que permitiría a la nueva línea el enlace con las otras ya existentes.

Sin embargo, desde el punto de vista urbanístico, la elección de dicho lugar para la estación de Las Delicias, como en el caso de la de Madrid-Príncipe Pío, no fue afortunado para Madrid, al construirse las instalaciones ferroviarias sobre terrenos del ensanche proyectado en 1860, donde ya se habían planificado calles y manzanas regulares. Conviene recordar también que la zona próxima al río Manzanares, previamente al tendido del ferrocarril del Contorno, era la parte noble de Madrid, con sus paseos proyectados por Carlos III



Grabado de la inauguración de la estación de Madrid-Delicias, el 30 de marzo de 1880.



También la línea de Madrid-Ciudad Real fue solemnemente inaugurada. El cardenal arzobispo de Toledo bendice la locomotora "Badajoz", el 3 de febrero de 1874.

y que todavía conservan sus nombres evocadores.

Aquellos proyectos quedaron truncados por la instalación de la estación del Ferrocarril del Norte en los terrenos próximos a la montaña del Príncipe Pío, que la dio su nombre. La compañía del ferrocarril buscaba la proximidad de la fábrica de gas, situada en las proximidades de la actual estación de Paseo Imperial, para suministrarse el carbón necesario, lo que era una importante fuente de ingresos. Pero aquella primera instalación condicio-

no ya todo el tendido posterior de líneas ferroviarias: ferrocarril del Contorno para unirse con la de Atocha y luego construcción de la de Delicias.

Algunos autores han resaltado el grave error de esta ubicación también desde el punto de vista de la economía del transporte, por el enorme coste que supuso a lo largo de los años el acarreo de las mercancías que llegaban a Madrid y que debían ser llevadas a los centros de consumo de la capital subiendo las cuestas de San Vicente, de la calle de Segovia,

Toledo y del paseo de las Delicias. Al mismo tiempo, al situar las estaciones en las cotas bajas próximas al Manzanares, la línea de la sierra del Guadarrama tenía que ascender cien metros más que si la estación hubiera estado situada en la zona actual de los Nuevos Ministerios o de Recoletos, como en algún momento llegó a proyectarse.

La estación de Las Delicias ocupaba una superficie de 11.000 metros cuadrados. La gran nave central, cuyas dimensiones ya se han dado anteriormente, era un sistema de construcción utilizado por primera vez en Madrid en estaciones, ya que las anteriores eran de piedra. Las

En una guía editada en junio de 1880 se recogen los servicios que entonces prestaba la estación de Las Delicias. Había, según se ha indicado, dos trenes diarios. Uno de ellos, el Correo, tren número 2, salía a las 9.50 de la noche (aún no se utilizaba el horario de veinticuatro horas). Su primera parada y estación era Getafe, a 12 kilómetros. Paraba después en todas las estaciones y llegaba a Ciudad Real a las cuatro de la madrugada y a Badajoz a las 4.33 de la tarde del día siguiente. El tren llevaba 1.ª, 2.ª y 3.ª clase.

El otro tren era el Mixto, tren número 4, también con tres clases. Salía a las 8.15 de la mañana, llegaba a las 5.06 de la tarde a Ciudad Real y a las

muchas veces a Madrid-Delicias a la actualidad. Durante muchos años, fue la única estación madrileña con verdadero carácter internacional. De allí salía, tras su creación en 1943, el "Lusitania Expreso", que comunicaba Madrid con Lisboa, y fue el único tren español que prestaba un servicio completo entre dos países, hasta que se pusieron en circulación el Talgo de Barcelona a Ginebra y el expreso "Puerta del Sol" entre las capitales de Madrid y París.

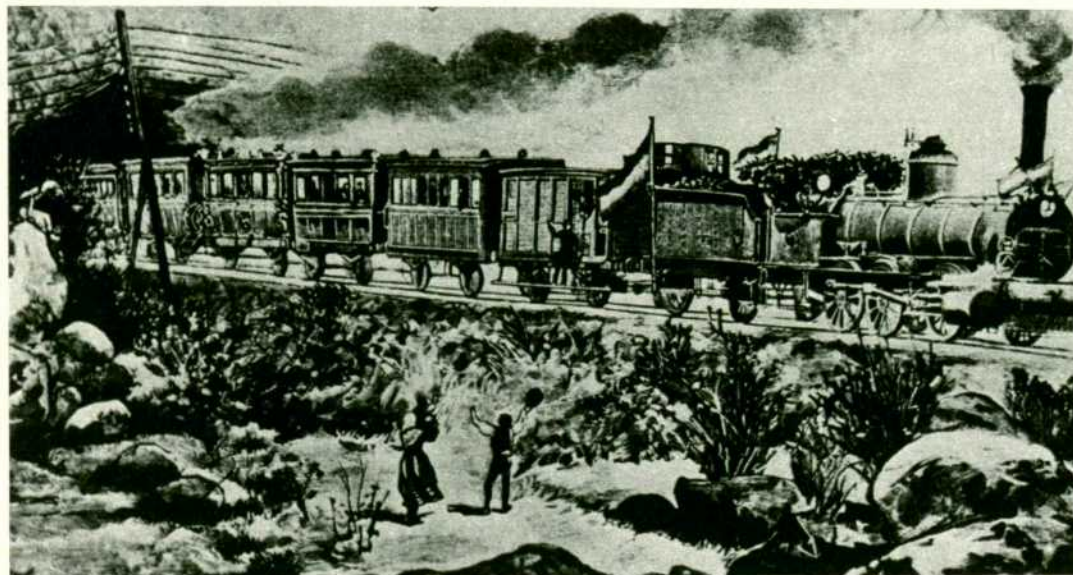
Sin embargo, la estación de Delicias siempre mantuvo su carácter modesto. Tras la creación de RENFE, se trasladaron a ella los servicios de Extremadura y Toledo, hasta su clausura, el 30 de junio de 1968. Posteriormente sirvió de marco para el rodaje de películas, entre ellas la famosa "Doctor Zhivago".

Afortunadamente, Madrid-Delicias, por cuya desaparición se temió en algún momento, ha sido recuperada para el ferrocarril, ya que en ella se proyecta instalar el Museo del Ferrocarril, de RENFE, y como anejo, otra muestra de la historia de la técnica.

## UN OASIS EVOCADOR

La estación de Las Delicias, que nunca alcanzó el cosmopolitismo de la estación del Norte ni el cálido ambiente y bullicio de la de Atocha en su mejor época, mantiene no obstante su carácter de estación provinciana. Su almacén de hierro acristalado ha quedado como un oasis decimonónico, evocador de la primitiva zona industrial que se abrió en Madrid a finales del siglo pasado, orillando la vía del Contorno próxima al río Manzanares. Aquella zona se convirtió después en motivo de inspiración para las novelas de Baroja y las pinturas de Solana. Era un Madrid de menestrales más que de proletarios, porque la industrialización española de aquella época sólo era superficial. Por ello, el ferrocarril tampoco alcanzó el desarrollo de otras ciudades europeas. Los trenes que iban de Atocha a Peñuelas e Imperial entre calles y pasos a nivel, con chiquillos y traperos en los alledaños de la vía, discurrían por entre depósitos de leñas y carbones.

Un paisaje, en suma, donde faltaban las chimeneas de una verdadera industria. El fracaso de la llamada revolución industrial en España ya ha sido analizado por numerosos autores y sus lógicas consecuencias, entre las que se encuentra el escaso desarrollo de la red ferroviaria. Pero falta el análisis más profundo, y desde una perspectiva distinta, de la influencia que ha podido tener a su vez la falta de una red ferroviaria adecuada para el desarrollo gradual de la economía española. Los sucesivos errores cometidos en el siglo XIX y aun en el XX a este respecto son circunstancias que esperan una investigación de los interesados en estos temas, entre los que me encuentro. ■ **FERNANDO F. SANZ. Fotos: Archivo SANZ.**



El dibujante Comba fue el ilustrador de la historia del ferrocarril en el siglo XIX. Así recogió la inauguración de la línea directa de Madrid a Portugal (octubre de 1881).

obras duraron catorce meses y su coste ascendió a doce millones de reales. Estuvieron a cargo de los ingenieros de la empresa Emilio Cachelievre. La parte metálica de la obra fue dirigida por el señor Vaseille, de la empresa Fives-Lille. Se dice que la estructura fue proyectada por el estudio del que sería famoso Eiffel, que tantas obras de hierro diseñó, aparte de la conocida torre de París. Las restantes obras de cantería y albañilería estuvieron a cargo de obreros españoles.

## EXPLORACION

La estación de Madrid-Delicias sirvió durante muy poco tiempo a la línea de Ciudad Real. Cuando la compañía del Madrid-Ciudad Real-Badajoz fue absorbida por MZA, se llegó a un acuerdo con la de Madrid-Cáceres y Portugal (MCP) para traspasarle dicha estación. Como MZA ya planeaba ampliar Atocha y unir sus líneas en ella, podía prescindir de Delicias. De esta manera, con la aprobación del Gobierno, se firmó un contrato de cesión de la estación y de los seis primeros kilómetros de la línea de Ciudad Real, pasando Delicias a poder del MCP el 7 de diciembre de 1880.

12.14 del día siguiente a Badajoz.

Al regreso, el Correo número 1 salía de Badajoz a las 9.10 de la mañana, llegaba a Ciudad Real a las 9.05 de la noche, paraba cincuenta y cinco minutos y llegaba a Madrid a las cinco de la mañana, hora realmente intempestiva.

En cuanto al Mixto, que tenía el número 3, salía de Badajoz a las 3.20 de la tarde, entraba en Ciudad Real a las 10.58 de la mañana, volvía a salir a las 11.33 y llegaba a Madrid a las 7.57 de la tarde.

Los precios del viaje eran de 253 reales en primera clase, 190 en segunda y 126 en tercera para los 507 kilómetros de Madrid a Badajoz.

En 1912, cuando la estación ya prestaba servicio al MCP, las circulaciones no eran mucho más numerosas, ya que sólo había seis trenes de salida y siete de entrada al día. Como dato a destacar, hay que citar al rápido número 8, que establecía la comunicación directa entre París y Lisboa utilizando la línea del Contorno de Madrid. Este tren estaba compuesto de coches camas y coches de primera clase y era el mejor de la compañía del MCP.

Las vicisitudes históricas han traído