

# Madrid-Delicias. 140 años de una estación



Vista aérea de la estación de Madrid-Delicias en 1961.  
© Paisajes Españoles, S.A.

# Cultura



# Exposición virtual

El 30 de marzo se cumplieron 140 años de la inauguración de la madrileña estación de Delicias, hoy sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. Para conmemorarlo, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha organizado la exposición temporal "Madrid-Delicias. 140 años de una estación". Su apertura en la Sala Andaluces del Museo estaba prevista para esa misma fecha, pero la declaración del estado de alarma el 14 de marzo obligó a un rápido cambio de estrategia para no dejar pasar la efeméride. En dos semanas de intenso teletrabajo se adaptaron los contenidos de la exposición para hacerla realidad de modo virtual en la página web del Museo [www.museodelferrocarril.org/140Delicias](http://www.museodelferrocarril.org/140Delicias)

■ *Texto: Ma CONCEPCIÓN GARCÍA GONZÁLEZ. Comisaria de la exposición  
Comunicación Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

## En circunstancias excepcionales, capacidad de adaptación.

Ciento cuarenta años es una fecha para conmemorar. Por este motivo, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), a través de su Museo del Ferrocarril de Madrid, en colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), RENFE, ADIF y el Ayuntamiento de Madrid, ha organizado la exposición temporal "Madrid-Delicias. 140 años de una estación".

Todo estaba preparado para abrir la muestra en la Sala Andaluces del Museo el mismo día de la efeméride. Sin embargo, la situación de excepcionalidad vivida tras la declaración del estado de alarma por la pandemia causada por la covid-19, obligó a cancelar la inauguración en este espacio hasta que las circunstancias lo permitiesen.

Tras el esfuerzo realizado por el equipo del Museo en los meses previos para la recopilación de materiales gráficos y elaboración de textos, no se podía dejar pasar esta fecha señalada sin celebrar el cumpleaños de la estación. Así pues, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles tomó la decisión de inaugurar la exposición en formato virtual el propio 30 de marzo en su página

web <http://museodelferrocarril.org/140Delicias/>.

Motivados por el reto planteado y gracias a la inestimable colaboración de la Gerencia de Tecnologías de la Información de la FFE, en dos intensas semanas de teletrabajo se culminó la transformación. El 30 de marzo a las 16:30 h –la misma hora a la que se produjo la solemne inauguración de la estación en 1880–, se abrió la exposición en la web del Museo.

Con la actividad museística de carácter presencial paralizada y en pleno confinamiento, la exposición virtual recibió en sus primeras dos semanas más de 4500 visitas, de las cuales cerca del medio millar se realizaron desde fuera de nuestras fronteras, mayoritariamente desde EEUU y Reino Unido, pero también desde lugares tan remotos como Australia, Mozambique o Vietnam. Este seguimiento internacional fue posible gracias a la versión en inglés de la exposición. Su carácter bilingüe está facilitando enormemente su difusión fuera de nuestras fronteras, habiendo tenido gran repercusión en instituciones como la Asociación Internacional de Historia Ferroviaria y la Unión Internacional de Ferrocarriles, quienes han elaborado reseñas de la exposición a través de sus respectivos boletines de noticias.

## La exposición virtual

En el recorrido a lo largo de 15 secciones, en las que destacan los elementos gráficos, el visitante de la página web puede conocer de cerca los aspectos más relevantes de este singular edificio a lo largo del tiempo, del complejo ferroviario que se desarrolló en su entorno y del impacto que la estación ha tenido en el desarrollo urbanístico del distrito madrileño de Arganzuela. Para lograr un punto de vista diferente sobre la historia de la estación, resultaba imprescindible hacer un trabajo previo de investigación y documentación. En este sentido, se han utilizado documentos del Archivo Histórico Ferroviario y la Biblioteca Ferroviaria recientemente digitalizados, pero también se ha realizado un importante trabajo de búsqueda y localización de fuentes gráficas en archivos y colecciones de numerosas instituciones públicas y privadas. Entre ellas cabe citar el Instituto Geográfico Nacional, el Archivo General de la Administración, el Instituto del Patrimonio Cultural de España, la Biblioteca Nacional, el Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, el Archivo Histórico del Ejército del Aire, el Archivo Fotográfico de la Fundación Telefónica, la Colección RailArte, la Fototeca de Paisajes Españoles S.A., el Diario ABC



La construcción de la estación supuso un importante revulsivo para el barrio de Delicias, propiciando la urbanización de su espacio colindante pero, sobre todo, animando la aparición de industrias, almacenes y talleres en sus alrededores

y la Agencia EFE, entre otros. Además, han colaborado la Agrupación Deportiva Ferroviaria y el Centro Cultural Deportivo y Recreativo de Delicias aportando fotografías y documentos, así como otros coleccionistas privados.

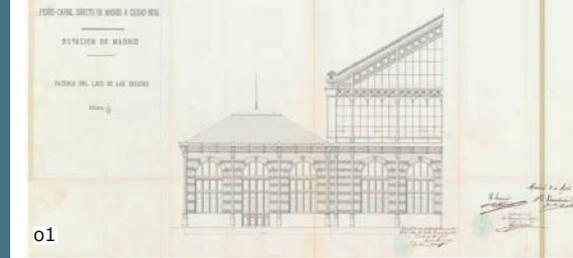
A lo largo del recorrido virtual se relata la historia de la estación, anticipándose incluso a su construcción, cuando la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Belmez y la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Malpartida de Plasencia (posteriormente Compañía del Ferrocarril del Tajo) decidieron adquirir terrenos en la capital junto al Paseo de las Delicias, al sur del entonces denominado ramal de contorno, para ubicar conjuntamente sus respectivas estaciones de cabecera. A continuación se aborda el aspecto más conocido, pero igualmente interesante, del proyecto constructivo de la estación diseñado por Émile Cachelièvre.

El ingeniero francés que ideó un novedoso edificio realizado en estructura de hierro, con piezas prefabricadas y ensambladas con roblones, generando un gran espacio diáfano y de gran ligereza. Para ello se utilizaron hierro, cristal y ladrillo, materiales económicos y de rápida construcción.

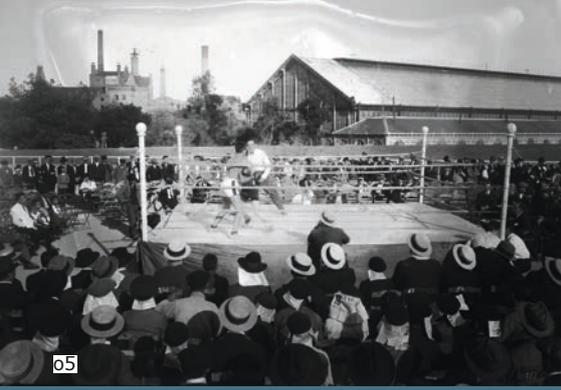
La fotografía de Pedro Martínez de Hebert, que inmortaliza el estado de las obras de construcción de la estación el 1 de junio de 1879, destaca en el siguiente apartado. Junto a ella aparecen cuatro fotografías del edificio recién finalizadas las obras, obtenidas hacia 1880 por el prestigioso fotógrafo francés Jean Laurent.

Mención aparte merecen los solemnes actos de la inauguración de la estación por parte de los reyes de España Alfonso XII y M<sup>a</sup> Cristina la tarde del 30 de marzo de 1880. Fue todo un acontecimiento social en la capital y se ha acompañado el texto con un grabado apenas conocido, publicado en la revista *El Globo. Diario Ilustrado*, en el que se aprecia la llegada de las personalidades de la época en sus carruajes al vestíbulo de la estación. El vídeo que acompaña a esta sección, realizado a partir de la crónica de la inauguración publicada el 8 de abril de 1880 en *La Ilustración Española y Americana* y locutado por el recordado Luis Carandell, sumerge al visitante en la atmósfera de aquella tarde en la estación.

En las siguientes secciones se expone cómo se fue configurando a lo largo del tiempo el recinto ferroviario de Madrid-Delicias en su totalidad, con la construcción de talleres, dependencias auxiliares y la rotonda de locomotoras. El vestíbulo de



- 01.** Modificaciones del proyecto, fachada norte. 2-ago-1879. Foto: Archivo General de la Administración.
- 02.** Estado de las obras de construcción en 1º de junio de 1879. Foto: Pedro Martínez de Hebert. Archivo Histórico Ferroviario (AHF-MFM).
- 03.** Inauguración de la estación definitiva del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y Badajoz, el 30 de marzo de 1880. Juan Comba. Foto: Revista *La Ilustración Española y Americana*, 8-abr-1880. AHF-MFM.
- 04.** Estación de Ciudad-Real [Delicias], pabellón de salidas del edificio de viajeros. Entre 1880-1881. Foto: J. Laurent y Cía. Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), MCD.



05



06



07



08

- 05.** Campeonato de boxeo Cinturón Madrid para amateurs, campo de Las Delicias. Década de 1920. Foto: Virgilio Muro. Archivo ABC.
- 06.** Inicio de las obras de construcción de viviendas para agentes de RENFE en Delicias. Año 1947. Foto: AHF-MFM.
- 07.** Tren expreso saliendo de Delicias, remolcado por la locomotora 240F-2627 "Mastodonte", Año 1967. Foto: AHF-MFM.
- 08.** Llegada de viajeros a la estación de Madrid-Delicias. Década de 1960. Foto: Fondo Martín Santos Yubero. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid.

la estación sufrió una importante transformación en la década de 1930, dividiéndose el espacio en plantas. El plano del proyecto de reforma, conservado en la Gerencia de Patrimonio y Urbanismo Centro de ADIF, así lo corrobora. Una espectacular fotografía aérea del recinto, tomada en 1961, momento culmen de la explotación ferroviaria, muestra todas sus dependencias en pleno funcionamiento.

El tráfico ferroviario y los emblemáticos trenes que llegaban y partían desde esta terminal están también presentes en la muestra. El cartel de la conexión directa con Portugal, fechado en 1882, la fotografía de la salida del primer Tren Español Rápido (TER) de la estación de Delicias en 1967, y la presencia de míticos trenes, como el Lusitania Expreso, que durante décadas se adentró desde la estación de Delicias en el suroeste peninsular, ilustran esta sección.

Se hace también referencia a los viajeros que, desde el momento de su inauguración, transitaban por los andenes de Delicias. Algunas de estas llegadas supusieron todo un acontecimiento, como la del futuro rey Juan Carlos I el 18 de enero de 1955, para iniciar sus estudios en la Academia General Militar de Zaragoza. Pero la estación fue también testigo del tránsito de los emigrantes que, partiendo de Delicias, emprendían viaje hacia América desde el puerto de Lisboa, o los que llegaban procedentes de Extremadura y zonas de Castilla-La Mancha para asentarse en Madrid o continuar trayecto hacia el norte de España, atraídos por la demanda de puestos de trabajo. Los trabajadores que hicieron posible la actividad ferroviaria en este recinto también están

## A lo largo del recorrido virtual se relata la historia de la estación, anticipándose incluso a su construcción

presentes en la muestra. Alguno de ellos, con nombres y apellidos como Fernando Flores, jefe de la estación en 1911, Melitón Díaz Pérez, maquinista del depósito de Delicias en 1952 y Elías Laguna Muela, lamparero encargado en 1967. Estos empleados ejemplifican la importancia que llegó a tener esta estación terminal madrileña, que llegó a contar con más de mil ferroviarios al final de la Guerra Civil, de los cuales más de medio centenar fueron mujeres.

La construcción de la estación supuso un importante revulsivo para el barrio de Delicias, propiciando la urbanización de su espacio colindante pero, sobre todo, animando la aparición de industrias, almacenes y talleres en sus alrededores. Conectados por un ramal de enlace desde Madrid-Delicias, se encontraban el Matadero y Mercado de Ganados y el Mercado Central de Frutas y Verduras, al cual estaba adosada la pequeña estación de Madrid-Mercados.

En la década de 1920 el número de empleados ferroviarios en el barrio era muy importante. Las políticas paternalistas promovidas por las compañías ferroviarias para fomentar las actividades deportivas y de ocio entre sus empleados, y aplacar así en parte sus reivindicaciones laborales, propiciaron, entre



01



02



03



04

- 01.** Viajeros esperando el taxi. Década de 1960. Foto: Fondo Martín Santos Yubero. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid.
- 02.** Tren de mercancías en la estación de Madrid-Mercados, adosada al Mercado de frutas y verduras de Legazpi. Año 1966. Foto: AHF-MFM.
- 03.** Vista del lateral del pabellón de salidas. 30-jun-1969. Foto: Juan B. Cabrera. AHF-MFM.
- 04.** Tren TAF en los andenes de Delicias. 25-mar-1967. Foto: Jordi Ibáñez. AHF-MFM.

otras acciones, la cesión de un terreno junto a la estación para la práctica deportiva. El campo de Las Delicias se convertiría en todo un referente en el barrio, en él jugaba como local el equipo de fútbol de "la Ferro", que en tres temporadas (1939-1943) compitió en segunda división A. Pero además de los espectáculos futbolísticos, se organizaron en este campo combates de boxeo y lucha libre, que fueron muy apreciados por el público en la posguerra. Varias fotografías casi inéditas de estas actividades, tomadas en las décadas de 1920 y 1940, protagonizan este apartado.

Para intentar paliar el problema de la vivienda de sus empleados, RENFE se constituyó en 1944 como entidad constructora de viviendas protegidas. Sobre el campo de Las Delicias se edificaron, entre 1947 y 1957, hasta 248 viviendas para ferroviarios. En sucesivas fotografías se recoge el proceso constructivo de los edificios que, una vez finalizados, ocultaron en gran medida la vista de la estación desde el Paseo de las Delicias. El cierre de Madrid-Delicias al tráfico de viajeros en 1969 coincidió con el paulatino proceso de desindustrialización del barrio, que se vería concluido con la puesta en marcha del plan urbanístico conocido como "Pasillo Verde Ferroviario", desarrollado en la década de 1990. Finalizada la actividad ferroviaria, la estación corrió serio riesgo de desaparición. Su salvación vendría en 1980 con la firma del acuerdo entre RENFE y el Ministerio de Cultura para instalar en el edificio de viajeros el Museo Nacional del Ferrocarril y el de Ciencia y Tecnología. Apenas unos meses después, el 21 de enero de 1981, sería incoado el

expediente de declaración de monumento histórico-artístico a favor de la estación de "Las Delicias".

En 1984 abriría sus puertas en el edificio de viajeros de la estación el hoy denominado Museo del Ferrocarril de Madrid, que a lo largo de sus más de 35 años de historia cumple con la misión de divulgar el conocimiento sobre el ferrocarril y su patrimonio histórico y cultural en la sociedad, desde todos los puntos de vista. Esta nueva etapa cuenta también con un espacio específico dentro de la exposición, mostrando su actual faceta como espacio de dinamización cultural.

Como apéndice de la exposición, en los dos últimos apartados, se contemplan las actividades artísticas que han tenido como inspiración la estación de Madrid-Delicias. En especial, se enumeran la gran cantidad de rodajes cinematográficos que han tenido y tienen lugar en este espacio. La estación, detenida en el tiempo, ofrece un escenario único e incomparable para la ambientación de largometrajes y series de televisión. La espectacular fotografía del rodaje de *Doctor Zhivago* en Delicias, tomada en julio de 1965, centra la atención en este apartado. Entre las muestras artísticas de este último apartado, el grabado de Juan Comba, publicado el 8 de abril de 1880 en la revista *La ilustración Española y Americana*, nos traslada al acto de inauguración de la estación, en el momento en que cinco trenes engalanados hacían su entrada en el edificio de viajeros en presencia de los reyes de España. Destaca por ser una de las primeras manifestaciones artísticas en las que aparece la estación de Madrid-Delicias, por entonces



El expreso de Badajoz, último tren que salió de Delicias. 30-jun-1969. Foto: AHF-MFM.

denominada, estación de Ciudad Real. Como colofón, varias citas literarias, extraídas de algunas obras en las que Delicias aparece mencionada, concluyen esta muestra conmemorativa.

### Nuevos recursos en la web

Aunque en el entorno digital no se puede disfrutar de las piezas que se han seleccionado para la exposición en la sala y que contextualizan el discurso, el mundo virtual ofrece la posibilidad de ampliar contenidos y utilizar otros recursos, como videos y locuciones, que enriquecen la muestra.

Así pues, tras la apertura de la exposición virtual se ha seguido trabajando en la ampliación de contenidos para todos los públi-

cos y niveles de interés, creando nuevos apartados como el espacio denominado "¿Sabías que...?", en el que mediante 36 fichas se explican aspectos destacados o curiosos relacionados con la estación, complementando así a las secciones temáticas que la componen.

La exposición virtual cuenta también con un apartado educativo, el espacio EducaDelicias, en el que se han integrado recursos interactivos para los más pequeños, con puzles y juegos educativos en línea como el Trivial Delicias, la ruleta de palabras o el juego Marco Topo. Además, una línea del tiempo representa gráficamente los hitos históricos más importantes de la estación. Próximamente se publicará también en esta sección una

*Guía del profesorado*, que está elaborando el Área de Educación del Museo de cara al comienzo del nuevo curso escolar, con el fin de que los grupos de alumnos de Primaria y Secundaria puedan sacar el máximo partido a su visita al Museo. ■

**La estación de Delicias no ha perdido su relevancia como uno de los ejemplos más representativos de la arquitectura del hierro del s.XIX en Madrid**

# Madrid-Delicias. Breve reseña histórica

Oculto a la vista desde el Paseo del cual toma nombre, la estación de Delicias no ha perdido su relevancia como uno de los ejemplos más representativos de la arquitectura del hierro del s. XIX en Madrid. Desde su emplazamiento, siete metros por debajo del nivel del Paseo, y junto a la vía de contorno –hoy Pasillo Verde Ferroviario–, se levantó este singular edificio.

Muy distinto fue el momento de su inauguración, el 30 de marzo de 1880, cuando esta nueva construcción era conocida como estación de Ciudad-Real, por ser la cabecera de la línea férrea que la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Belmez (CRB) había inaugurado el año anterior. Aquel día, cuando muchas de las personalidades de la época se dieron cita en la estación para participar en los actos festivos organizados al efecto, el edificio de viajeros era bien visible desde el Paseo. Por entonces, la zona Sur del ensanche de Madrid, donde fue levantada, conservaba en gran parte su naturaleza agrícola y semirural y escasamente

había edificios o construcción alguna en sus inmediaciones.

Los dos recintos ferroviarios que en la fecha existían en Madrid, Atocha (MZA) y Príncipe Pío (Norte), contaban con instalaciones provisionales que habían ido ampliando a medida que surgían nuevas líneas o aumentaba el tráfico ferroviario. Pero el impulso del ferrocarril planteaba exigencias arquitectónicas nuevas, necesitaba cubrir grandes espacios diáfanos –sin pilares ni columnas– para proteger vehículos y viajeros, que al mismo tiempo permitiese la ventilación de los humos generados por las locomotoras. La arquitectura del hierro, que en el último tercio del s.XIX irrumpía con fuerza en Europa, fue la solución perfecta. Émile Cachelièvre, ingeniero francés que firmó los planos del proyecto constructivo, sin duda alguna se inspiró en la gran galería de máquinas que Henri de Dion había proyectado para la Exposición Universal de París celebrada en 1878. Con materiales importados desde Francia, la estructura de hierro forjado y cristal únicamente necesitaba ser ensamblada y asegurada con roblones en destino. Así se levantó el edificio de viajeros de la

estación en un tiempo récord de 14 meses y Delicias se convirtió en la primera estación monumental de Madrid.

Muy pronto, la existencia de la estación supuso una transformación definitiva del entorno, en el que comenzaron a establecerse industrias y talleres, primero junto a la vía de contorno que unía Atocha y Príncipe Pío, y posteriormente en el ramal ferroviario que se construyó desde Delicias al Madero y Mercado de Ganados, y al Mercado de Frutas y Verduras de Legazpi, instalaciones esenciales para el abastecimiento de Madrid, situadas en la orilla del río Manzanares, que llegaron a tener una estación propia, Madrid-Mercados. Desde su puesta en funcionamiento, Delicias fue la puerta de Madrid hacia Extremadura y Portugal. Pero el escaso éxito empresarial de las sucesivas compañías ferroviarias que explotaron esta línea hacia la frontera portuguesa, debido en parte a la despoblación de la zona por la que discurría el trazado, culminó en 1928, cuando se produjo su nacionalización, junto con otras líneas ferroviarias, en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.

La fusión de estas compañías y la centralización de sus servicios generales en la estación de Madrid-Delicias, impulsaron la necesidad de hacer ampliaciones y reformas en todo el recinto. El vestíbulo, hasta entonces diáfano, fue dividido en plantas para ubicar oficinas en la primera y los archivos en la segunda. También se construyó, a comienzos de la década de 1930, una nueva rotonda para 24 locomotoras.

En los años posteriores, ya en época RENFE, se hicieron obras

AÑOS	COMPAÑÍA	SIGLAS
1879-1880	Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Belmez	CRB
1880-1893	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante	MZA
1880-1894	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal	MCP
1894-1928	Compañía Explotadora de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España	MCP-Oeste
1928-1941	Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España	Oeste
1941-2004	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles	RENFE
2005-actualidad	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	Adif



Sala de Tracción del Museo del Ferrocarril de Madrid. Foto: Federico Pérez. AHF-MFM.

de adcentamiento del recinto exterior y de algunas dependencias internas, como el vestíbulo, que se embelleció con una nueva decoración azulejada. El cambio más llamativo se produjo a comienzos de la década de 1950, con la apertura de un acceso directo a la nave central en el frontis del edificio, adonde fue trasladada la marquesina del antiguo pabellón de Llegadas, siendo hoy en día el acceso principal al Museo.

En tan solo 20 años, desde 1950 a 1970, la estación quedó completamente tapada desde el Paseo de las Delicias. A finales de la década de 1940 y en los primeros años de la década de 1950, se construyeron, sobre el solar del antiguo campo deportivo de Las Delicias, los bloques de viviendas para ferroviarios que hoy ocupan el número 63 del Paseo de las Delicias. En 1967 concluyeron las obras del Centro de Cálculo de la RENFE, levantado justo en el jardín que existía delante de la fachada Norte, y en 1970, cuando la estación ya se había clausurado al tráfico de viajeros, se inauguró la parroquia de Nuestra Señora de las

Delicias, construida en un solar cedido por RENFE en la confluencia entre el acceso a la estación y la calle Cristo del Camino.

Comenzaron así los años inciertos en que el imponente edificio de viajeros languidecía oculto y casi sin uso. Muchas de sus dependencias fueron demolidas, como la gran rotonda de locomotoras, que a comienzos de la década de 1980 ya había desaparecido.

Afortunadamente, gracias al acuerdo firmado entre RENFE y el Ministerio de Cultura en 1980 para instalar en su interior los Museos Nacionales del Ferrocarril y de la Ciencia y la Tecnología, y a la incoación del expediente para la declaración de la estación como monumento histórico-artístico en 1981, Madrid-Delicias se salvó.

El hoy denominado Museo del Ferrocarril de Madrid abriría sus puertas en diciembre 1984 y desde entonces ha cumplido ininterrumpidamente con su misión de conservar y divulgar el patrimonio histórico ferroviario en nuestra sociedad.

Recientemente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Urbana (Mitma) ha hecho pública la propuesta ganadora del concurso de proyectos para la rehabilitación de la estación de Madrid-Delicias. Esto supone, sin duda, una nueva y esperanzadora etapa para este histórico inmueble, que se sumará a los 140 años de historia con los que ya cuenta.

## Datos destacados

- Proyecto constructivo: 12 de octubre de 1878
- Ingeniero: Émile Cachelière
- Inauguración: 30 de marzo de 1880
- Superficie del edificio de viajeros: 10.750 m<sup>2</sup>
- Cierre del servicio de viajeros: 30 de junio de 1969
- Incoación expediente monumento histórico-artístico: 21 de enero de 1981
- Acondicionamiento para Museo: 1981-1984
- Apertura del Museo: 19 de diciembre de 1984
- Propietario: Adif
- Adscripción del Museo: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma)