



Cubierta de la estación de Delicias



Cubierta de la estación ferroviaria de Delicias

Autor: Émile Cachelièvre

Fabricante: Compagnie de Fives-Lille pour
Constructions Mécaniques et Entreprises
(Bélgica)

Año: 1879-1880

Sede del Museo del Ferrocarril de Madrid

que continuaba hasta la frontera portuguesa por Badajoz. La estación fue acometida por la Compañía de Ferrocarril de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las minas de carbón de Belmez, que fue absorbida en 1880 por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y, tras diferentes negociaciones, pasó a manos de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, convirtiéndose en cabecera de la línea Madrid-Lisboa hasta su cierre definitivo por Renfe en 1971.

Inaugurada el 30 de marzo de 1880, la estación de Delicias fue la primera estación con carácter definitivo de Madrid; entonces Atocha era un apeadero y Príncipe Pío una estación provisional, con lo que hasta la aparición de Delicias no se monumentalizó la infraestructura ferroviaria madrileña. Originariamente daba servicio a la línea de ferrocarril de Madrid-Ciudad Real,

El proyecto de la estación fue encargado al ingeniero francés Émile Cachelièvre, quien diseñó un edificio de viajeros funcional y de proporciones monumentales para la época. La nave de vías y andenes o nave central, 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 de hierro inspirada en la gran novedad técnica que Henri de Dion había aplicado, con gran éxito, en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal de París de 1878. La armadura, llamada desde entonces “De Dion”, es un modelo de estructura de pórticos ensamblados, mediante elementos prefabricados y correas de hierro sobre dichas estructuras. La eliminación de tirantes, riostras y contrafuertes, así como la solución al problema de la dilatación, fueron las novedades máximas frente al tradicional sistema atirantado Polonceau.

La armadura de hierro de Delicias se preparó en los talleres de la compañía Fives Lille, quien envió a Madrid a su ingeniero M. Vaseille, un proceso en el que colaboraron los ingenieros españoles los ingenieros españoles Gutiérrez Calleja, Bonifacio Espinal, Enrique Ulierte y Enrique Verdú. La estructura roblonada, de gran ligereza, consta de una nave aperticada modulada con 17 pórticos, cuyos pilares arrancan de 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, a 10 m uno de otro y sin apoyos intermedios, forman un todo con los propios pilares de sostén, fijos a una cimentación hundida. Otro detalle formal de esta estructura es esa curvatura o ligero alabeo que presentan sus estribos por su lado interno, que hace que el encuentro en la cima sea visiblemente apuntado. La armadura metálica a dos aguas utiliza el sistema del caballete sobreelevado o linternón corrido en la cumbre. Todo el esqueleto de hierro central se cubrió de palastro galvanizado ondulado y pizarra para los pabellones laterales, hoy sustituida por placas onduladas de fibrocemento.

Convertida en uno de los ejemplos más significativos de la arquitectura de hierro del siglo XIX, en 1981 la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas acordó tener por incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico a favor de la estación de Delicias. En 1984 abrió sus puertas como sede del Museo del Ferrocarril de Madrid.