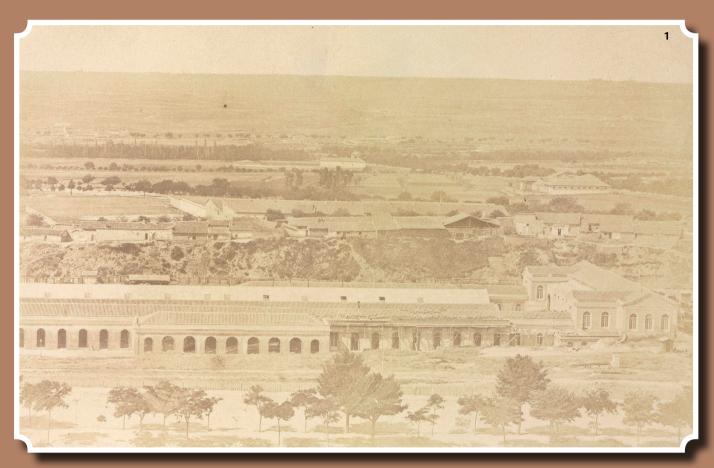
Exposición "170 años de ferrocarril en Madrid" en el Museo del Ferrocarril de Madrid Puede visitarse hasta el 15 de mayo en la "Sala Andaluces" del Museo



Madrid, 170 años de Ferrocarril

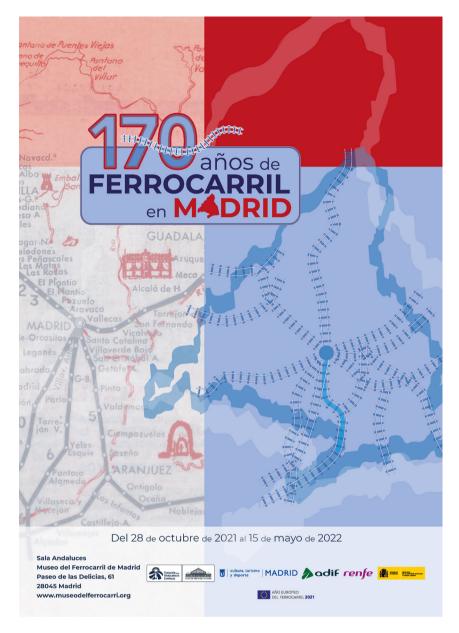
Evolución de Madrid-Atocha 1 ca. 1860. 2 ca. 1864. 3 1891. 4 1929. 5 1957. 6 ca. 1968. 7 ca. 1985. 8 1992. 9 2021.

Texto: Raquel Letón Ruiz,
Comisaria de la exposición y
Francisco Polo Muriel,
Catálogo de la exposición





El 9 de febrero de 2021 se cumplieron 170 años de la inauguración del primer ferrocarril madrileño, la línea Madrid-Aranjuez. Para conmemorar esta efeméride. la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), a través de su Museo del Ferrocarril de Madrid, ha organizado la exposición temporal "170 años de Ferrocarril en Madrid" que repasa la evolución de este modo de transporte en Madrid y su espacio regional desde sus inicios en la segunda mitad del siglo XIX hasta nuestros días. Además, se ha publicado el catálogo de la muestra en edición castellano-inglés, disponible para los visitantes e interesados.



El Museo del

Ferrocarril de Madrid acoge desde el pasado 28 de octubre y hasta el próximo 15 de mayo, la exposición temporal "170 años de Ferrocarril en Madrid" que presenta la implantación y desarrollo del ferrocarril en la ciudad de Madrid y su región.

Esta exposición se ha desarrollado en colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), Renfe y Adif, y ha contado con el apoyo expreso de la Subdirección General de Museos y Exposiciones, Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Museos del Exposición en la "Sala Andaluces" del Museo.





Exposición en la "Sala Andaluces" del Museo.

Área de Gobierno de Cultura, Turismo y Deporte del Ayuntamiento de Madrid. Esta muestra ha coincidido en un año de especial trascendencia para el presente y el futuro de este modo de transporte en Europa. La designación de 2021 como Año Europeo del Ferrocarril por parte de la Comisión Europea, decisión asumida por todos los estados miembros de la Unión Europea, ha reafirmado el compromiso del viejo continente por seguir apostando por el ferrocarril, un modo de transporte innovador, seguro, fiable y eficiente, que aporta efectos muy beneficiosos hacia el medio ambiente y es el mejor aliado para la movilidad ciudadana en la sociedad actual.

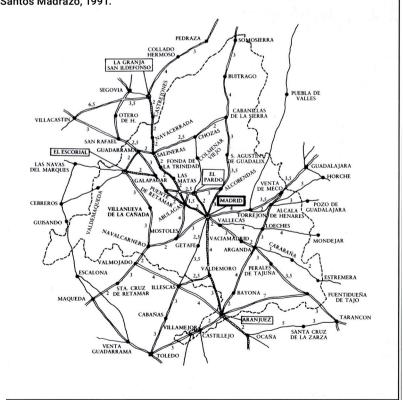
La muestra se halla instalada en la denominada "Sala de Andaluces" del Museo, espacio presidido por la locomotora de vapor 020-0201 (Ex. 01 Andaluces), de la cual toma su nombre esta sala de exposiciones. Rodeando esta histórica máquina se encuentran distribuidos los paneles que, de manera cronológica, van descubriendo al visitante la evolución del ferrocarril en la ciudad y en la comunidad madrileña. Todos ellos ricamente ilustrados con fotografías y documentos

gráficos, principalmente de los fondos de la Fototeca del Archivo Histórico Ferroviario (AHF) y de la Biblioteca Ferroviaria (BF) del pro-

pio Museo; y, entre otros, también de los archivos fotográficos de Adif y Renfe, Biblioteca Nacional, Museo de Historia de Madrid o Patrimonio Nacional. Además, los paneles se acompañan con un detallado aparato cartográfico que sitúa al espectador en cada espacio temporal. Contextualizan la exposición una proyección audiovisual y varias piezas históricas pertenecientes a los fondos del Museo.

El hilo argumental da comienzo en la primera mitad del siglo xıx, durante la cual el modo de transporte predominante era el carretero. Se presenta cómo era la movilidad en Madrid durante la etapa preferroviaria, una red caminera que partía de la madrileña Puerta del Sol, junto a la antigua Casa de Correos, para comunicar con el res-

Red caminera en Madrid hacia 1850. La edad de oro de las diligencias. Santos Madrazo, 1991.



Ruta de postas montadas con coches Ruta de postas montadas con caballos Ruta no montada y otras rutas itinerantes

Distancia en leguas PARDO Reales Sitios

to de las provincias peninsulares. Hacia 1840, terminada la primera guerra carlista, que paralizó en parte el sistema de transportes, se produjo un auge extraordinario de los servicios de diligencias, los cuales fueron obteniendo las concesiones del transporte de correos y las velocidades comerciales empezaron a alcanzar valores importantes.

No obstante, en pocos años el ferrocarril va a ir reemplazando tanto el transporte de viajeros mediante diligencias, como el de mercancías, que se articulaba hasta ese momento a través de la arriería y con el empleo de reatas de mulas y carretones.

La llegada del ferrocarril hizo que Madrid se sumase al proceso de modernización del transporte que se estaba viviendo en varias capitales europeas a partir de 1830, como sucedía en Reino Unido y Francia, donde ya habían comenzado a circular los primeros servicios ferroviarios. La evidencia señala que entre 1830 y 1848 se tendieron 18 000 kilómetros de vías por toda Europa, en tanto que, en la España peninsular sólo se contaba con la línea entre Barcelona y Mataró, inaugurada el 28 de octubre de 1848. Tres años más tarde, el 9 de febrero de 1851 se inauguraría la línea Madrid-Aranjuez, que uniría a

la capital con Getafe, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos, Seseña y Real Villa de Aranjuez, tan sólo tres años después de la apertura al tráfico de la primera línea de servicio público en suelo peninsular, entre Barcelona y Mataró.

Como antecedentes, una petición presentada a la Administración del Estado en 1830 por varios ilustres personajes; proponían la construcción de un camino de hierro desde Madrid a Aranjuez que impulsaría el desarrollo de la segunda experiencia ferroviaria en la península Ibérica, uniendo la Corte con el Palacio Real de Aranjuez que, – como indicaba la petición –

Tiempos de viaje en diligencia entre Madrid y los principales destinos

	Hacia 1775		Hacia 1850		
Recorrido	Días de viaje	Promedio de km recorridos por día	Días de viaje	Promedio de km recorridos por día	Porcentaje de ganancia de tiempo
Madrid-Irún	10 ½	47	2 ½	196	76
Madrid-Zaragoza	7	46	1 2/3	200	76
Madrid-Barcelona por Zaragoza	14	44	3 1/4	190	77
Madrid-Valencia por Utiel	7	50	2 1/4	160	68
Madrid-Valencia por Albacete	9	47	3	141	67
Madrid-Barcelona por Valencia	16	48	5 ¼	140	66
Madrid-Cádiz	13 ½	50	4 1/2	151	67
Madrid-Granada	9 ½	46	2 ½	195	74
Madrid-Badajoz	8	50	3	133	62
Madrid-La Coruña	16	38	5	111	66
Madrid-Oviedo	11	40	3	150	73
Madrid-Bilbao	10	39	2	158	75
Madrid-Pamplona	9	49	2 1/4	195	67
Madrid-Santander	10	39	2	158	75
Madrid-Valladolid	4 ½	42	1	190	78
Madrid-Segovia	1 ½	58	1/2	174	67

Fuente: La edad de oro de las diligencias. Santos Madrazo, 1991.

"concentraría a los madrileños que, saliendo de casa a media mañana, comerían en Aranjuez para volver al Prado por la tarde, lo mismo que se hace, hoy día, con Vista Alegre".

Sin embargo, ante la imposibilidad de culminar los trámites administrativos necesarios para el inicio de las obras y caducada la concesión, fue crucial entonces la aparición de la figura del político y empresario José de Salamanca, quien constituiría a finales de 1845 la Sociedad del Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez, dando comienzo las labores de explanación del ferrocarril en mayo de 1846.

Después de superar diversas dificultades, el 9 de febrero de 1851 se inauguraron los casi 49 kilómetros de la línea ferroviaria que desde entonces une las dos ciudades. Prácticamente todos los periódicos cubrieron ampliamente la noticia del singular e inolvidable hecho histórico acaecido en Madrid. En las páginas de La Ilustración. Periódico Universal, el lunes 10 de febrero de 1851, se podía leer sobre la partida del primer tren del antiquo embarcadero de Atocha con destino a Aranjuez "a las doce menos un minuto salía del embarcadero el tren regio, compuesto por la máquina Isabel II, un carruaje de tercera clase, el coche de S.M., otro magnífico que ocupaban las mesas del senado y del congreso, los mi-



Inauguración del Ferrocarril Madrid-Aranjuez. "The Ilustrated London News", nº 472, año 1851.

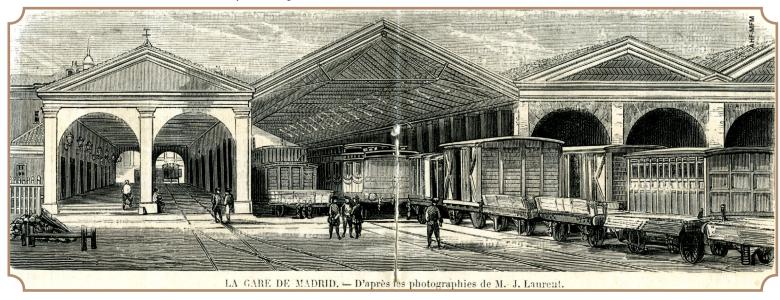
nistros y las primeras autoridades civiles, militares y eclesiásticas" "la concurrencia escogida que se agolpaba en los andenes, y la multitud inmensa que cubría las alturas del Observatorio, del cerro de san Blas, del camino de Vallecas y todas las tierras cercanas al arroyo Abroñigal, formaban un vastísimo y animado panorama de que no ha habido ejemplo en Madrid".

El camino de hierro supuso el inicio de una nueva era para el transporte madrileño, ya que no sólo tenía el valor simbólico de unir las dos principales residencias reales, sino que, además, era la opción mejor, por corta y llana, para alcanzar el mar desde Madrid y, por añadidura, abría la posibilidad a la ampliación de la red

ferroviaria al conjunto de España, pues desde la capital partirían la mayor parte de las líneas que confluirían en los diferentes puertos de nuestro litoral costero y en los límites fronterizos con nuestros países vecinos. De hecho, el tramo hasta Aranjuez sería el primer eslabón de una línea ferroviaria que en 1858 alcanzaría el puerto mediterráneo de Alicante, siendo así la primera línea radial finalizada en España.

La siguiente parada en la exposición nos lleva al bienio progresista de 1854-1856. El gobierno se afanó en una activa política de reformas con el objetivo de impulsar un programa de desarrollo económico que se pondría en marcha durante la segunda mitad

Embarcadero de Atocha. Dib. Adolphe Rouargue. "L'Illustration, Journal Universel", vol. xxxı, año 1858.



del siglo xix. Uno de los virajes más importantes fue el apoyo a la construcción del ferrocarril, bajo la creencia de que era necesario para potenciar la industrialización en España y el progreso económico, considerándolo una prioridad nacional. Así pues, se sentaron diversas bases legislativas, entre las que encontramos las relativas a la creación de bancos de emisión y sociedades de crédito, además de la publicación de la Ley General de Ferrocarriles en 1855, la cual fue decisiva para impulsar el desarrollo del ferrocarril, facilitando la captación de los capitales extranjeros y la constitución de empresas ferroviarias e incentivos para la construcción de vías férreas. Los efectos de estas medidas no se hicieron esperar, enseguida se crearon las dos empresas que liderarían el sector hasta la nacionalización en 1941, la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) y la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), constituidas respectivamente en 1856 y 1858.

A partir de ahí, la exposición recoge el crecimiento de la red madrileña hasta finales del siglo xıx. Como dato, en 1857 se habían construido en España 672 kilómetros de vías y diez años después, eran casi diez veces más de 5 108 kilómetros. Sin embargo, la crisis financiera entre 1865 y 1869, golpeó duramente al ferrocarril, pero supo sobreponerse durante la siguiente década. En 1876 se abrió al tráfico el tramo entre Madrid, Torrijos y Talavera de la Reina, perteneciente a la línea hacia Extremadura y Portugal por Cáceres. En 1879 se encontraría operativa una segunda conexión entre Madrid, Ciudad Real y Badajoz, partiendo de la estación provisional de Madrid-Delicias y discurriendo por los municipios



Estación del Norte en el paseo de la Florida. "Ilustración Española y Americana", nº 29. año 1882.



Servicio de ómnibus en la estación del Norte (ca. 1882). Archivo MZA.

madrileños de Villaverde, Getafe, Parla y Torrejón de Velasco. Las capitales de Cuenca y Segovia quedarían conectadas por vía férrea con la capital del Estado en 1885 y 1888 respectivamente.

En los últimos años del siglo xix la mayor parte de la red ferroviaria madrileña se encontraba ya abierta al tráfico, pero surge la necesidad de construir estaciones terminales de carácter definitivo en la capital. Varios grabados en la exposición muestran a los visitantes tres nuevos espacios que absorberían el creciente tráfico ferroviario que

va venía registrándose en la capital y conformarían un nuevo paisaje industrial. La estación terminal de Madrid-Delicias, inaugurada en 1880, la de nueva planta en el monte del Príncipe Pío, perteneciente a la Compañía del Norte y construida en 1882 y la estación de Mediodía en Atocha erigida con carácter definitivo en 1893. Sobre esta última, la estación de Atocha, se ha dedicado un gran mural fotográfico en la exposición que recoge la evolución del primer recinto ferroviario que se originó en Madrid. Se acompaña además con una maqueta estruc-



Antiguo embarcadero de Aranjuez (1923).

Taller Central de Vía y Obras en Villaverde Bajo (1924).

tural-conceptual a escala 1:87 del edificio de viajeros de dicha estación, obra de Jorge Sánchez (Modelart).

al primer tercio del siglo xx, cuando Un salto en la muestra nos lleva la red ferroviaria madrileña se vería expuesta a las consecuencias de la Primera Guerra Mundial, tales como el incremento del tráfico que se registró, dada la situación de neutralidad de España, pero también al encarecimiento de los precios del transporte. Todo ello vino a demostrar que, la red ferroviaria madrileña existente no tenía capacidad suficiente para absorber esa relevante demanda de transporte ferroviario. Para atender eficientemente el tráfico creciente, en la ciudad de Madrid y su provincia se realizaron importantes inversiones para mejorar sus instalaciones ferroviarias. En 1914 la Compañía MZA, para descongestionar los talleres ubicados en Atocha, proyectó unos nuevos talleres y almacenes



mitma

generales en las proximidades de la estación de Villaverde Bajo, que además reforzaron el nudo ferroviario ubicado al sur de la capital. Estos nuevos talleres incorporaron los adelantos técnicos que en ese momento se estaban produciendo, como la soldadura o el uso de herramientas pequeñas movidas por aire comprimido, aunque el más decisivo fue la introducción de la electricidad como fuente energética. Por su parte, en 1918 la Compañía del Norte inauguraba una gran estación de clasificación en Las Matas, para facilitar la logística de tránsito de mercancías por la urbe madrileña.

No obstante, durante este período la red ferroviaria sería materia de atención preferente por parte de los diferentes gobiernos. La dictadura de Primo de Rivera y la Segunda República impulsarían planes de construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias y se sumarían la implantación de nuevos y modernos sistemas de seguridad en la circulación y la planificación de tramos de vía doble en aquellas líneas que registraban mayor tráfico. A estas inversiones se sumarían los proyectos que se abordaron durante la Segunda República. Así pues, durante el período de Indalecio Prieto como ministro de Obras Públicas, fueron promovidos el plan de enlaces ferroviarios de Madrid y la unión subterránea entre la estación de Atocha, así como la nueva terminal de Chamartín, ubicada al norte de la ciudad, que se construiría décadas más tarde.

Llegamos casi a la mitad del recorrido de la exposición con el estallido de la Guerra Civil, conflicto que trastocaría todos los avances alcanzados. Los desperfectos ocasionados por la contienda en la infraestructura ferroviaria madrileña fueron relevantes, debiendo



Destrozos en el Taller Central de Vía y Obras de Villaverde Bajo (ca. 1936).

reconstruirse estaciones principales como la de Príncipe Pío, los nudos ferroviarios de Villaverde Bajo y Algodor, y estaciones de clasificación como la de Las Matas, desmantelada para la construcción del Ferrocarril de los Cuarenta Días, también conocido como el ferrocarril estratégico Torrejón-Tarancón. Para dichos trabajos de reconstrucción, el gobierno franquista utilizó a prisioneros de guerra integrados en Batallones de Trabajadores, vinculados al sistema de redención de penas por el trabajo.

Al mismo tiempo que los efectos fueron demoledores para la infraestructura ferroviaria, también lo fueron para el factor humano, pues de los cerca de 14 000 ferroviarios empleados en la red ferroviaria madrileña, de los cuales más de 600 eran mujeres, más de 1 500 fueron despedidos y 3 500 recibieron sanciones por parte de la dictadura franquista, en un procedimiento de depuración que cercenó miles de trayectorias laborales por el solo hecho de la ideología y filiación política y sindical de estos trabajadores durante el período republicano. La nueva legislación franquista obligó también a todas las mujeres que se encontraban casadas a abandonar sus puestos de trabajo, en cumplimiento del Fuero del Trabajo de 1938.

Finalizada la Guerra Civil, con una red seriamente diezmada por la contienda, la dictadura franquista optó por nacionalizar el ferrocarril y poner fin al período concesional, dando así comienzo a una nueva etapa. El 24 de enero de 1941 se promulgó la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera por la que se constituyó la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). Durante este período se abordó la reconstrucción de la red ferroviaria y la puesta en marcha de diferentes planes de modernización, los cuales serían objetivos preferentes durante la etapa autárquica, entre los que cabe destacar, el plan de electrificación ferroviaria de las líneas entre Madrid, Ávila y Segovia, concluida e inaugurada oficialmente en 1946.

La firma en 1953 de los acuerdos con los Estados Unidos impulsaría

la redacción de nuevos planes de modernización que se irían prorrogando hasta la finalización de la dictadura, contando con el apoyo de instituciones internacionales como el Banco Mundial, los cuales tendrían su traslación al sistema ferroviario.

Será en este período en el que se incrementaron las inversiones en materia ferroviaria y se procuraron solventar las demandas de una población y de una metrópoli en pleno proceso de crecimiento. El tráfico ferroviario en la capital crecería en capacidad y en dotaciones, tras la conclusión e inauguración del conocido como "Tubo de la Risa", el túnel ferroviario de 7355 m de doble vía de ancho ibérico, ya electrificado, entre Atocha y la nueva terminal de Chamartín, al norte de la ciudad.

El periódico ABC, dos días antes, de su inauguración el 17 de julio de 1967, daba detalle de las instalaciones que iban a abrirse al público: "El apeadero de Recoletos tiene salidas a Cibeles, Prim, Bárbara de Braganza, Colón, Héroes del 10 de agosto y Villanueva, las dos últimas dotadas de escaleras mecánicas. Asimismo, tiene enlace con las estaciones de Banco de España y Colón. La estación de Nuevos Ministerios también está dotada de escaleras mecánicas. Ambas estaciones tienen 320 metros".

En paralelo, en estas décadas, las electrificaciones habían continuado a buen ritmo en la red madrileña, siendo la última la realizada en 1975 entre Madrid y Guadalajara. Así como la modernización de los talleres y nuevas instalaciones logísticas para mejorar el tráfico de mercancías, como el de Vicálvaro en 1973 o la estación de contenedores de Abroñigal, tan solo un año después.

Pasamos seguidamente al periodo que hemos denomina-



Obras de enlace para el túnel Atocha-Chamartín (1951).





Inauguración del ramal a la Universidad Autónoma de Cantoblanco (1975).



Interior del automotor eléctrico 440, con asientos de escay (1984).

AVE serie 100 a su llegada a Madrid-Atocha (1992).



do: Transición a la democracia e integración en Europa (1976-1992). La integración de España en 1986 en el Mercado Común Europeo posibilitaría la llegada de nuevos fondos a invertir, tanto en la mejora de las infraestructuras ferroviarias va existentes, como en la construcción de la primera línea de alta velocidad, inaugurada en 1992. En este contexto, los servicios de Cercanías experimentaron una gran metamorfosis, un primer impulso fue la apertura de la línea entre Aluche y Móstoles, en el año 1976, reutilizando tramos del antiguo trazado de vía estrecha entre Madrid v Almorox. Esta nueva línea no conectaría hasta 1991 con la actual estación de Madrid-Atocha Cercanías y lo haría a través de un trazado completamente subterráneo. Durante las décadas de 1980 y 1990 la empresa pública RENFE procuró responder a la demanda de movilidad de diversas zonas de la comunidad madrileña, con una continua ampliación y mejora de la red de cercanías, que ha convertido a Madrid en una de las ciudades mejor dotadas de Europa en este tipo de tráficos.

A su vez, se produciría otra gran transformación en las instalaciones ferroviarias al proyectarse, en ancho europeo, la primera línea ferroviaria de Alta Velocidad Española (AVE). El 21 de abril de 1992, en coincidencia con la apertura de puertas de la Exposición Universal de Sevilla, se inauguraba la línea de 471 kilómetros entre Madrid y Sevilla, que tenía como acogida para los viajeros de la capital, la nueva estación de Madrid-Puerta de Atocha.

A partir de ese momento y hasta la actualidad, como así se recoge en uno de los paneles de la exposición, se muestra el último periodo contemplado en esta secuencia cronológica, el comprendido entre 1993 y 2021. En esta última etapa tiene especial relevancia el año 2005, cuando -en cumplimiento de las directivas europeas-, la empresa pública RENFE dejaría de contar con las competencias en materia de gestión y conservación de las infraestructuras ferroviarias, empezando su andadura dos nuevas entidades públicas empresariales, Renfe Operadora y ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. La primera, asumiría la explotación de los servicios ferroviarios de transporte de cercanías, regionales, mercancías, grandes líneas, alta velocidad y mantenimiento integral de trenes. La segunda sería la encargada de la construcción y mantenimiento de infraestructuras, asumiendo la gestión de las líneas ferroviarias, estaciones y la circulación de trenes.



En este periodo se da cuenta de la continuidad de las nuevas líneas y terminales de alta velocidad, y de la modernización y ampliación de la red de Cercanías en la región, siendo la segunda mitad de la década de 1990 la etapa más pródiga en materia de apertura de nuevas estaciones de cercanías.

Con la entrada en el nuevo siglo XXI se culminan obras de soterramiento y nuevas construcciones, entre las que caben citarse la conexión con la terminal 4 del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas,



Avlo, tren de Alta Velocidad -Bajo Coste- de Renfe (2021).

concluida en 2007, y la apertura al servicio en 2008 del nuevo túnel entre Atocha y Chamartín, que dio lugar al establecimiento de una nueva estación en Sol, conectada desde 2021 con la estación de metro de Gran Vía. Y no falta en este panel, un breve recuerdo al lamentable atentado terrorista del 11 de marzo de 2004 en la red de cercanías de Madrid, en donde fallecieron 193 personas.

La exposición se completa con otros cuatro paneles es los que se aborda de forma más detallada el desarrollo de la vía estrecha en Madrid, la evolución del material rodante que ha circulado por las vías madrileñas durante estos 170 años, la articulación y complementariedad que se ha venido fraguando

entre la red ferroviaria y las otras redes de transporte urbano, principalmente con el sistema tranviario y la red del ferrocarril metropolitano, y, por último, se muestra el legado patrimonial que ha generado el ferrocarril en Madrid, una profunda huella en el paisaje y en el territorio de su comunidad.

Por todo ello, desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, estamos convencidos de que esta exposición permitirá descubrir al visitante el proceso evolutivo por el que ha transitado el ferrocarril en la ciudad de Madrid y su región y servirá para reafirmar su vocación de servicio público y la necesidad y utilidad de este modo de transporte para el conjunto de la sociedad madrileña.

Túnel de Cercanías, conexión con la terminal 4 del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas (2011).

