

Termina otro verano y empieza un nuevo curso que viene cargado de nuevos temas sobre la historia de Madrid. En esta ciudad interminable no nos cansamos de mirar por las esquinas, debajo de los árboles y por encima de las terrazas para localizar rincones, historias, curiosidades y secretos que convierten a Madrid en la ciudad más interesante del mundo. ¿Quizá porque vivimos en ella? Esa puede ser una poderosa razón, como también lo podría ser el que es la ciudad que miramos con más atención y curiosidad, como si la acabáramos de descubrir. No la damos por conocida y recorrida, y eso le da un encanto especial. Esperamos que eso se note en las páginas de la revista donde el equipo que la prepara pone toda la atención y el esfuerzo necesarios para conseguir sorprender cada dos meses, y donde los autores que escriben e ilustran el contenido son como esos buscadores de escenarios para las películas, que nos muestran cómo es la ciudad y nos invitan a empaparnos de ella, y a convertirla en el plató donde discurre nuestra vida. Con estos contenidos que vamos

aportando en cada número esperamos seguir dando argumentos para que ningún madrileño o visitante casual, porque el visitante permanente ya es madrileño, piense que ya conoce Madrid, que ya no hay rincón o historia que le sorprenda, y que pierda el hilo de esta película que es ir recorriendo sus calles viendo cómo se construyeron sus edificios, cómo vivían las gentes en otras épocas, quién construyó el metro o los viajes de agua, o a dónde iban los caminos que luego se convirtieron en calles. Madrid es el escenario por donde transcurre nuestra vida, a veces demasiado ajetreada para darnos cuenta de lo que nos rodea, pero también el lugar donde han sucedido muchas historias, muchas vidas, que en estas páginas se asoman para dar mayor peso e interés a nuestra actualidad. Esperamos poder seguir recibiendo de esos buscadores de historias sus capturas para traérselas en forma de artículos e ilustraciones de los mismos y que los lectores de *Madrid Histórico* las puedan seguir incorporando a la película de su vida.

Miguel Tébar
Director

Necesitamos vuestra opinión para mejorar
info@revistamadridhistorico.es

MADRID HISTÓRICO

Edita **Madrid Histórico Editorial S. L.**: C/ Mayor, n.º 80, 28013 Madrid
e-mail: info@revistamadridhistorico.es www.revistamadridhistorico.es Tfno.: 914540018

Director:

Miguel Tébar Pérez / info@revistamadridhistorico.es

Consejo editorial:

Juana M.ª Contreras Sánchez, Gonzalo Bellón de Aguilar, Daniel Fernández Cornago, Alejandro Pérez Lafuente Suárez, Luis Español Bouche y Manuel García del Moral Escobedo

Diseño, maquetación:

Ediciones La Librería. C / Mayor, n.º 80, 28013 Madrid

Marketing, publicidad:

Ediciones La Librería. info@revistamadridhistorico.es

Tfno.: 914540018

Distribuidora:

SGEL (Sociedad General Española de Librería S. A.). Avenida Valdeparra, n.º 29, 28108 Alcobendas (Madrid). Tfno.: 916576900

Depósito legal:

M-47103-2005/ ISSN 1885-5814

Las responsabilidades derivadas de textos e imágenes corresponden a los autores de los artículos.



Exposición de
Industrias Madrileñas
Cervezas EL ÁGUILA
Madrid 1907.

SEP 20
OCT 18



PORTADA

SANTA MARÍA DE LA CABEZA, PATRONA CONSORTE Y SUSTITUTA DE MADRID 32

La festividad de santa María de la Cabeza se celebra cada año el 9 de septiembre, por ser el día después del de su muerte, desde que en 1752 Benedicto XIV otorgase la bula correspondiente. En Madrid ese día es festivo, siempre que el día de la patrona de la villa, santa María la Real de la Almudena, caiga en domingo, de aquí el título dado a santa María de la Cabeza de patrona sustituta de la villa de Madrid. Además, cómo no decir también que la santa es patrona consorte de Madrid, al ser la esposa del patrón de la Corte y Villa, san Isidro Labrador, cuya festividad celebramos el 15 de mayo.

EL MADRID DIBUJADO DE FERNANDO BRAMBILLA 40

También los italianos figuran en el selecto grupo de los artistas que dibujaron y difundieron la imagen de Madrid. Brambilla fue uno de los más destacados, pues gozó de la prerrogativa que como «pintor arquitecto y adornista de la Real Cámara» tuvo el encargo de realizar para la Corona una serie de vistas de la Corte para decorar los palacios y para difundirlas como litografías. Hoy podemos verlas como óleos y como litografías, también en su moderna visión, coloreadas.

¿UN ASENTAMIENTO HUMANO DE LA EDAD DEL BRONCE EN EL CERRO DE LAS VISTILLAS? 62

Se hace una llamada a la prudencia antes de publicar afirmaciones sin ceñirse escrupulosamente a los informes arqueológicos profesionales y oficiales actuales. Tener datos sobre enterramientos humanos de la Edad del Bronce en el solar de la calle Angosta de los Mancebos, 3, sería necesario para poder afirmar que hubo un asentamiento humano duradero de esta época en el cerro de las Vistillas. Todavía no los tenemos.

LA CASA DE FORTUNATA 68

En el número 11 de la Cava de San Miguel se encuentra la casa en la cual cobró vida literaria para la inmortalidad la hermosa Fortunata Izquierdo, personaje clave de la novela *Fortunata y Jacinta. Dos historias de casadas*, de don Benito Pérez Galdós, seguramente la mejor y desde luego la más madrileña de todas las suyas. Esta casa, una especie de lugar sagrado para los devotos de la obra galdosiana, se conserva tal cual la viera Galdós; sin embargo, y esta es la paradoja, ninguna placa recuerda que aquí «vivió» Fortunata, ausencia que debemos tratar de subsanar, si es posible, en este año galdosiano.

DOSIER

S.A. EL ÁGUILA. FÁBRICA MODELO DE CERVEZA Y HIELO 46

Resumir cien años de historia de una empresa tan madrileña y tan española en unas cuantas páginas para este dossier es tarea bien compleja; pero el comentarista intentará hacer una semblanza curiosa, casi cronológica, de aquella gran empresa de cervezas castiza y matritense como la que más, cuya sociedad mercantil enraizada en el distrito de Arganzuela supo extenderse por toda España.



OTROS ARTÍCULOS DE INTERÉS

ÁRBOLES DE MADRID: EL CIPRÉS CALVO O CIPRÉS DE LOS PANTANOS 10

El ciprés de los pantanos, también conocido como «ciprés calvo», no es un árbol enraizado en nuestra cultura. Es un árbol extranjero, que fue introducido en Europa en 1640. Pero, a diferencia de otras especies foráneas, su implantación ha quedado muy reducida y limitada a zonas ajardinadas con abundante presencia de agua. Nada que ver con sus paisajes originales, en el cuadrante sureste de los Estados Unidos, donde forma amplios bosques en zonas pantanosas.

ENTREVISTA: CRISTINA TARRERO 17

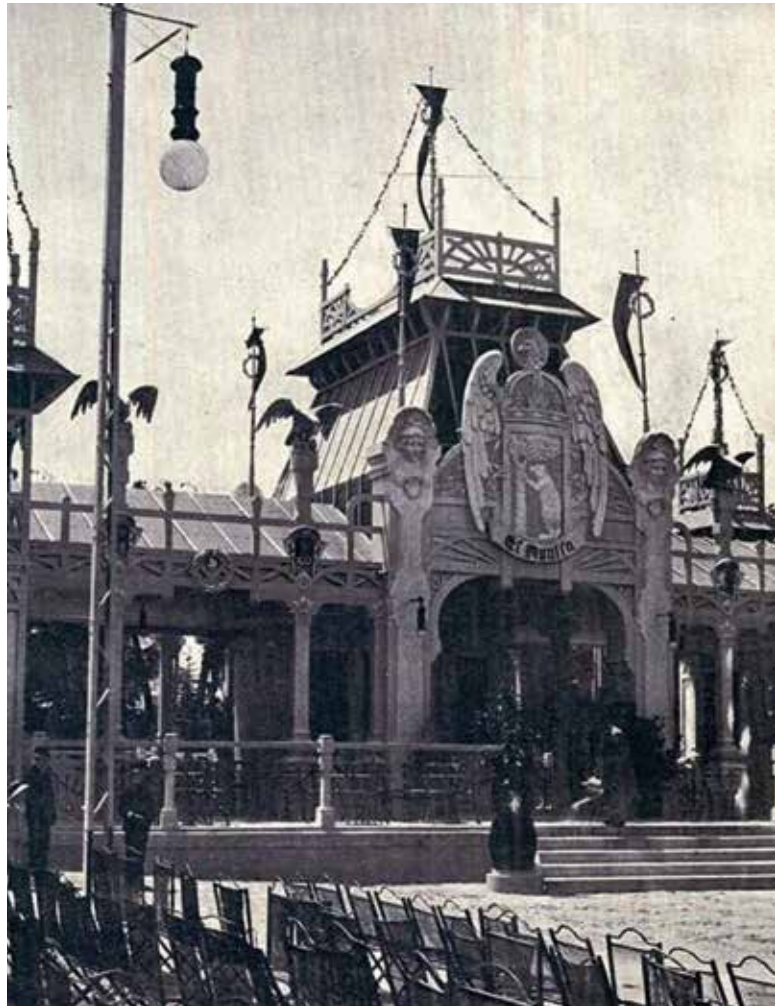
La catedral de la Almudena recibe miles de visitantes cada año. De hecho, es uno de los iconos de Madrid. Lo que no tanta gente conoce, incluso los propios madrileños, es que alberga un interesantísimo museo que cuenta con piezas realmente singulares y que da cobijo además a una de las vistas panorámicas más espectaculares de la villa. Esta vez, *Madrid Histórico* ha dialogado con su responsable, Cristina Tarrero, para que nos cuente el día a día y particularidades de esta institución.

EL MADRID DE LAS MIL CARAS: SUGERENTES PASEOS PARA EL VERANO MADRILEÑO 22

Aprovechamos estos días estivales y de seguros cielos soleados para proponeros cuatro visitas, tan diferentes entre sí como obligadas para entender el Madrid actual. Desde un estupendo mirador al monumento más grande de la ciudad, pasando también por la única iglesia que nos encontramos en plena Gran Vía. Así es Madrid, lleno de estímulos en cada paseo, repleto de rincones sorprendentes y atiborrados de historia.

MADROÑOSFERA: HOSPITAL DE LA VOT, EL HOSPITAL MÁS ANTIGUO DE MADRID 25

Gracias al blog *Madrid con encanto* hablaremos de este hospital tan desconocido para la mayoría de los madrileños. Lo que más llama la atención es que, aunque su construcción data del siglo XVII, es un hospital que sigue funcionando actualmente como hospital. Impacta su historia y patrimonio artístico. Encontramos en él cosas tan curiosas como botes de farmacia del siglo XVIII, camillas de la época o uno de los primeros trabajos de Teodoro Ardemáns en las bóvedas de la escalera.



AGRADECEMOS LA COLABORACIÓN PRESTADA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTE NÚMERO

COMO AUTORES DE TEXTOS

Carlos Alberdi, Anne Barcat, Alfonso V. Carrascosa, José María Ferrer, Fátima de la Fuente del Moral, Enrique Fernández Envid, José Manuel García Valles, Ignacio García Casas, Juan V. Jiménez-Calvo, Manuel García del Moral Escobedo, Francisco Javier Herranz, Javier Leralta, Pedro López Carcelén, Antonio Madroñero, Manuel Martínez Bargueño, Sara Medialdea, Miguel Moltó, Pedro Miguel Ortega Martínez, Maribel Piqueras Villaldea, Pedro Sala Ballester, Miguel Tébar, Eduardo Valero García.

POR SU APORTACIÓN GRÁFICA

Carlos Alberdi, Marta Arribas, Anne Barcat, Álvaro Benítez, Alfonso V. Carrascosa, José Manuel García Valles, Ignacio García Casas, Manuel García del Moral, Isabel Gea, Mercedes Gómez, Juan V. Jiménez-Calvo, Javier Leralta, Pedro López Carcelén, Javier Maeso, Antonio Madroñero, Sara Medialdea, Pedro Miguel Ortega Martínez, Maribel Piqueras Villaldea, Pedro Sala Ballester, Frank Stevens, Eduardo Valero García.

Otros archivos: *ABC*, Archivo Regional de Madrid, Ayuntamiento de Madrid, Biblioteca Nacional de España, Comunidad de Madrid, *El Mundo*, *El País*, El Punto sobre la Historia, Ediciones La Librería, Editorial Tempora, *La Ilustración de Madrid*, Museo de la Almudena, Memoria de Madrid, Ministerio de Hacienda, *Mundo Gráfico*, Museo Arqueológico Nacional, Museo Municipal de Madrid, Museo de Historia, Museo Nacional de Antropología, Museo del Romanticismo, Museo del Prado, Patrimonio Nacional, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, SIEMA Matritensis.

ediciones
LA LIBRERÍA

AÚN LO PUEDEN TODO. 50 AÑOS DE MADELMAN

En mayo de 1968 vieron la luz unos pequeños seres articulados que protagonizaron cientos de horas de diversión a varias generaciones de niños españoles. Se llamaban Madelman, y rápidamente se abrieron hueco en la gran mayoría de los hogares de nuestro país. Un juguete que acaba de cumplir medio siglo de vida, motivo por el cual protagoniza una muestra en el Museo Nacional de Antropología que, estamos convencidos, revivirá un sinfín de recuerdos.

Cincuenta años después de su lanzamiento, los Madelman toman varias de las salas de este interesantísimo museo, y es que, por primera vez, se va a exhibir la colección particular más completa que existe sobre esta versátil figura de acción. Propiedad del vallisoletano José Manuel Cortés, se compone de más de cuatrocientas piezas que harán las delicias de los más nostálgicos pero también de los más pequeños.

Esta exposición temporal, de acceso gratuito y visitable hasta el 14 de octubre, va más allá de la mera exhibición de estas figurillas y su producción. Entre otras cosas, porque se analizan otros aspectos que supusieron su desembarco, como el hecho de que por primera vez los niños españoles empezasen a jugar con muñecos.

Los Madelman, esas figuras de diecisiete centímetros de alto y compuestas por veintitrés piezas, visitaron el espacio, se fueron de safari o realizaron decenas de labores cotidianas, como mecánicos u otras profesiones de nuestra sociedad. Unas fantasías y horas de diversión que acaban de cumplir cincuenta años y que ahora se podrán vivir, de nuevo, a muy poquitos pasos de la estación de Atocha de Madrid.

Museo Nacional de Antropología

Del 1 de junio al 14 de octubre

Calle de Alfonso XII, n.º 68

Entrada gratuita



PRÓXIMA ESTACIÓN: MADRID

Ignacio GARCÍA CASAS

Tráfico de trenes, trasiego de vehículos y viajeros en torno a una nave con dos salidas. Por una se ve el horizonte lejano de un paisaje en el que se pierden las vías del tren. Por la otra, la puerta de entrada a la ciudad. Bajo su elevada techumbre, los andenes, lugar de reencuentros y despedidas. Así eran las antiguas estaciones de tren, hoy día reducidas a bocas de hormigueros humanos horadados en el subsuelo de la ciudad.

La implantación de una estación requería un amplio terreno para ubicar andenes, muelles, hangares y otros edificios e instalaciones de servicio. Aunque se construían en las afueras de la ciudad, eran un foco de atracción para hoteles, restaurantes y comercios. Con el paso del tiempo, las antiguas estaciones se vieron rodeadas de los nuevos barrios, y sus vías férreas, que antes surcaban el espacio libre, se convirtieron en una barrera urbana. Surge así la necesidad de soterrarlas y de enterrar los andenes.

Eclipsado en el último tercio del siglo xx por el transporte aéreo y el de carretera, el ferrocarril ha recuperado en este siglo su puesto preponderante entre los sistemas de transporte debido al desarrollo del tren de alta velocidad en la red interurbana y del de cercanías en la red local.

Las antiguas estaciones han tenido que adaptarse a las exigencias de los nuevos tiempos. Los silenciosos trenes movidos por electricidad ya no precisan en su parada de grandes espacios cubiertos para disipar el vapor de las locomotoras y el ruido de sus calderas. Las antiguas naves de andenes han sido invadidas por áreas comerciales y locales de ocio. Como resultado de esta readaptación se ha desvirtuado la concepción arquitectónica original de las antiguas estaciones de ferrocarril construidas en la época del desarrollo de las grandes estructuras de hierro.

Las cuatro grandes estaciones de Madrid

Las estaciones de tren madrileñas se diseñaron para cubrir la importante demanda que supuso el tráfico ferroviario durante el siglo xx. Madrid se convirtió en el centro del sistema radial de transporte, origen y final de las principales líneas ferroviarias nacionales. Las estaciones que se construyeron en el siglo pasado eran sólo de término, es decir, sin conexión entre ellas, debido a que

las líneas ferroviarias fueron adjudicadas a compañías privadas. Cuando se unificó la red nacional de transporte por ferrocarril bajo una única entidad estatal, y ante el incremento del tráfico de pasajeros entre las poblaciones periféricas a la capital, las antiguas estaciones quedaron comunicadas mediante el trazado de líneas subterráneas que cruzaban la ciudad bajo su trama urbana.

Las antiguas estaciones de Madrid, Príncipe Pío, Delicias y Atocha, responden al modelo de estación de término aisladas entre sí e implantadas por diferentes compañías concesionarias de las redes ferroviarias nacionales. Este modelo pivotaba en torno a una gran nave, cerrada por dos o tres de sus lados con las edificaciones de servicio y abierta por uno de sus frentes al exterior. Sin perder su carácter monumental, estas estaciones han sido readaptadas, con diferente fortuna, a las nuevas condiciones del transporte ferroviario.

Sin embargo, la cuarta estación madrileña, Chamartín, está concebida desde su origen conforme al nuevo modelo de estación de paso y centro de ocio sobre una plataforma tendida por encima de los andenes que a su vez sirve de puente urbano sobre el viario ferroviario.

El trazado de los túneles ferroviarios urbanos, primero bajo el pasillo ferroviario del sur, tiempo después bajo el paseo de la Castellana (en la actualidad con dos conexiones norte-sur adicionales), ha permitido la intercomunicación entre las estaciones madrileñas y su progresiva especialización en las funciones ferroviarias, ahora integradas en una única red nacional.

Antigua estación de Príncipe Pío

Fue construida como cabecera de la línea Madrid-Irún junto a la Puerta de San Vicente, cuando esta aún no había sido derribada. Sus naves, levantadas entre 1876 y



Antigua estación de Príncipe Pío.

1882, son obra del ingeniero Enrique Grasset. El edificio de cabecera con acceso por la Cuesta de San Vicente se construyó entre 1926 y 1928 según el proyecto de Luis Martínez Díaz como vestíbulo de entrada de pasajeros. Entre 1928 y 1934 fue ampliado por Alfonso Fungairiño según proyecto de Pedro Muguruza.

Al ubicarse en un espacio reducido entre la montaña de Príncipe Pío y el río Manzanares, pronto vio limitada su expansión y suprimida su función como estación de mercancías. En 1976 también se suprimieron los trenes de largo recorrido y a partir de entonces quedó destinada a estación local de la red de trenes de cercanías.

La estación se desarrolla en torno a dos grandes naves sobre los andenes. Sin embargo, el volumen y composición arquitectónica de los dos edificios que la circundan por el paseo de la Florida y la glorieta de San Vicente ocultan la cubierta de la nave e imponen su estilo clásico y pesado frente a la ligereza y modernidad que en su momento supuso la estructura metálica de las naves.

En la actualidad, la estación ha sufrido importantes alteraciones, tanto en su concepción espacial como en su uso. La nave principal ha sido invadida por las tiendas

de un abigarrado centro comercial que se prolonga hacia el exterior y tapona el horizonte de la antigua entrada de trenes. La otra nave de la estación ha quedado destinada a intercambiador de transporte, y el gran vestíbulo de pasajeros se encuentra cerrado y en estado de abandono.

Estación de Delicias

Fue construida entre 1878 y 1879 como cabecera de la línea Madrid-Ciudad Real-Badajoz. El edificio sigue el modelo de las naves industriales ensayado en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal de París por el mismo ingeniero francés Émile Cachelivière.

En la estación predomina el volumen de la nave sobre los andenes, a la que se accede directamente por su fachada frontal. A ambos lados de la nave se levantan a menor altura los edificios de servicio. Así, el edificio adopta la imagen de modernidad que en su momento suponía la obra de ingeniería en hierro frente a la arquitectura tradicional de ladrillo. Y así se manifiesta en los soportes metálicos vistos de los edificios laterales, en la falta de concesiones estéticas en la composición de sus fachadas y en el vuelo de las marquesinas.

La estación dejó de prestar servicio en 1971 y desde 1987 acoge el Museo del Ferrocarril, lo que ha favorecido que conserve casi intacto el aspecto original de la edificación y su entorno.

Estación de Atocha

La antigua estación es obra del arquitecto e ingeniero Alberto de Palacio. Se construyó entre 1888 y 1892 como cabecera de la línea Madrid-Zaragoza y Madrid-Alicante. Sus instalaciones originales se levantaron en una plataforma próxima al antiguo embarcadero de transporte ferroviario al que sustituyó.



Estación de Delicias. Fotografía: Álvaro Benítez.