

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión IV — Ferrocarril y ciudad

Sessão IV — Ferrovia e cidade

Session IV — Railways and the City

El emplazamiento primitivo de la estación madrileña para la línea Madrid–Zaragoza: una decisión estratégica olvidada

O emplazamento primitivo da estação madrilenha da linha Madrid–Zaragoza: uma decisão estratégica esquecida

The original location planned for the Madrid terminal of the Madrid–Zaragoza line: a forgotten strategic decision

JOSÉ LUIS TORRECILLA CUBERO
jltorrecilla2@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: La comunicación reconstruye el proceso de decisión relativo al emplazamiento de la estación madrileña de la línea Madrid–Zaragoza y su convergencia final en Atocha, mostrando que no fue un desenlace “natural”, sino el resultado de una deliberación técnica, normativa y empresarial en el contexto de una red ferroviaria en formación. A partir de un corpus plural de fuentes primarias —doctrina técnica, proyectos e informes, normativa, prensa especializada y documentación societaria y contable de MZA— se documenta la secuencia de localizaciones

efectivamente consideradas (Puerta de Alcalá y Fuente Castellana/Recoletos) y se prueba el desenlace mediante crítica contemporánea, encauzamiento normativo y verificación económico-empresarial.

Palabras clave: Madrid–Zaragoza; MZA; Atocha; estación central; Fuente Castellana/Recoletos

Resumo: A comunicação reconstrói o processo de decisão relativo ao implantação da estação madrileña da linha Madrid–Zaragoza e a sua convergência final em Atocha, demonstrando que não se tratou de um desfecho “natural”, mas do resultado de uma deliberação técnica, normativa e empresarial no contexto de uma rede ferroviária ainda em formação. Com base num corpus plural de fontes primárias —doutrina técnica, projetos e relatórios, normativa, imprensa especializada e documentação societária e contábilística da MZA— documenta-se a sequência de localizações efetivamente consideradas (Puerta de Alcalá e Fuente Castellana/Recoletos) e comprova-se o desenlace por meio de crítica contemporânea, enquadramento normativo e verificação económico-empresarial.

Palavras-chave: Madrid–Zaragoza; MZA; Atocha; estación central; Fuente Castellana/Recoletos

Abstract: This paper reconstructs the decision-making process concerning the location of the Madrid terminal station of the Madrid–Zaragoza line and its final convergence at Atocha, showing that it was not a “natural” outcome but the result of technical, regulatory and corporate deliberation within a railway network still in formation. Drawing on a plural corpus of primary sources—technical doctrine, projects and reports, regulation, specialised press, and MZA corporate and accounting documentation—it documents the sequence of locations effectively considered (Puerta de Alcalá and Castellana/Recoletos) and demonstrates the outcome through contemporary criticism, normative channelling and economic-corporate verification.

Keywords: Madrid–Zaragoza; MZA; Atocha; central station; Castellana/Recoletos

INTRODUCCIÓN / INTRODUÇÃO / INTRODUCTION

La fijación de Atocha como cabecera madrileña de las grandes líneas ferroviarias españolas se ha presentado a menudo como consecuencia casi natural del primer ferrocarril con estación en Madrid. Sin embargo, la documentación técnica, administrativa y empresarial contemporánea muestra un proceso de deliberación prolongado, con alternativas de emplazamiento, criterios de explotación y decisiones normativas en una red todavía en formación.

La línea Madrid–Zaragoza es especialmente reveladora: su cabecera se proyectó primero en Puerta de Alcalá y Fuente Castellana/Recoletos, y solo más tarde se integró en Atocha cuando se impusieron criterios sistémicos de convergencia y explotación de red. Esta comunicación

reconstruye ese itinerario decisonal y valora sus consecuencias estructurales en la configuración del nodo ferroviario madrileño.

1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

En los últimos años, la historiografía ferroviaria ha prestado una atención renovada a la cuestión de la estación central en Madrid y a los proyectos que, aun no materializados, contribuyeron a definir el marco conceptual del problema. Destaca, en este sentido, la aportación de María Pilar González Yanci, que ha revisado de manera sistemática las tentativas de dotar a Madrid de una estación central y ha subrayado el valor interpretativo de los proyectos descartados para comprender “lo que fue y lo que pudo ser” en la evolución urbana y ferroviaria de la capital.

Junto a esta revisión, siguen siendo referencias obligadas los estudios clásicos sobre los accesos ferroviarios a Madrid, así como los trabajos que analizan las estaciones como piezas de sistema y como agentes de transformación urbana. Estas aproximaciones han permitido entender la coexistencia conflictiva de cabeceras, la problemática de los enlaces y la progresiva articulación de una red radial.

Para el objeto concreto de esta comunicación —la convergencia del Madrid–Zaragoza y la transformación de Atocha en nodo— resulta particularmente relevante la bibliografía centrada en la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). En este punto sobresale la obra de Mercedes López García, *MZA: historia de sus estaciones* (2005), que proporciona un marco sólido para comprender la evolución de Madrid Atocha mediante ampliaciones sucesivas, reorganizaciones funcionales y adaptaciones derivadas de su configuración originaria como cabecera del Madrid–Aranjuez. La incorporación de nuevas líneas, incluida la de Zaragoza, intensificó tensiones de explotación y capacidad que solo pueden entenderse desde una perspectiva de red.

No obstante, ni la bibliografía clásica ni la más reciente han analizado con detalle la secuencia Puerta de Alcalá–Fuente Castellana como fase previa del Madrid–Zaragoza, ni han integrado de forma sistemática la evidencia normativa y contable que acompaña a la decisión final. Es en ese espacio donde se sitúa la contribución específica de este trabajo.

2. NOVEDADES Y CONTRIBUCIÓN ESPECÍFICA DE ESTA COMUNICACIÓN

Esta comunicación aporta cinco novedades concretas:

a) Documenta el repertorio de localizaciones barajadas en el periodo formativo del nodo madrileño, incluida la alternativa meridional del arranque Madrid–Aranjuez por el entorno del puente de Toledo (1845), vinculada a planos topográficos y al proyecto de Pedro de Lara.

b) Acredita la secuencia Puerta de Alcalá → Fuente Castellana/Recoletos como cabecera primitiva del Madrid–Zaragoza, anterior a su reconducción a Atocha.

c) Integra el contraste entre doctrina técnica y conflicto urbano contemporáneo mediante la crítica periodística de abril de 1856 al emplazamiento de Atocha y la defensa de Alcalá como alternativa urbana.

d) Cierra el proceso con prueba económico empresarial: abonos por abandono de Recoletos (≈3,915 millones de reales) y su reflejo en actas societarias, prensa especializada y memoria anual de MZA (1857–1858).

e) Reequilibra el análisis doctrinal entre Coello, Almazán, Arnao–Echevarría–Clavijo (con Jacobo González Arnao) y Pirel, mostrando la convergencia de doctrina, norma y explotación en la decisión final.

El emplazamiento de la cabecera Madrid–Zaragoza no se decidió desde el inicio en Atocha, sino que recorrió una secuencia Puerta de Alcalá → Fuente Castellana/Recoletos coherente con una lógica direccional de línea. La integración posterior en Atocha se explica por la imposición de criterios de enlace y explotación de red.

Los epígrafes siguientes documentan ese tránsito: el debate de 1853 (prensa y Revista de Obras Públicas), la coincidencia espacial de la propuesta de Coello con el emplazamiento Recoletos, el dato consignado por Almazán, el proyecto Arnao–Echevarría–Clavijo, la objeción del cinturón por el Abroñigal y la jerarquía formulada por Pirel, culminando en la variación de trazado aprobada en 1856.

3. 1830–1851: DEL TANTEO AL ANTECEDENTE OPERATIVO (MADRID–ARANJUEZ) Y LA FIJACIÓN JURÍDICA DE ATOCHA

Las tentativas tempranas del corredor Madrid–Aranjuez ilustran un patrón recurrente en la implantación inicial del ferrocarril en España: proyectos con una clara intuición territorial, pero sin capacidad institucional suficiente para transformarse de inmediato en obra efectiva. Antes de la concesión definitiva, se documentan planteamientos

alternativos que sitúan el arranque del ferrocarril en el entorno del puente de Toledo, entre la carretera de Andalucía y el río Manzanares, con previsión de edificios ferroviario industriales (depósitos, talleres y oficinas). Estas propuestas, vinculadas a los trabajos de Pedro de Lara, muestran que la localización de Atocha no fue, ni siquiera en el eje meridional, una elección inmediata.

La fijación ejecutiva llega con la Real Cédula de 17 de diciembre de 1845, que establece el arranque en las inmediaciones de la puerta de Atocha y consigna obras singulares como el cruce del Abroñigal. La inauguración de la línea en 1851 convierte Atocha en estación operativa y consolida una base material de explotación. Sin embargo, esa base revela pronto su límite estructural: una estación concebida para una sola línea no resuelve el problema de una capital que comienza a recibir proyectos ferroviarios desde múltiples direcciones.

4. 1853: DEBATE PÚBLICO TÉCNICO Y RESPUESTA DOCTRINAL DE LA INGENIERÍA (ROP)

En 1853, la idea de una estación central general llega al debate madrileño antes por la prensa que por la ingeniería. La prensa local difundió un proyecto londinense de estación única para todos los ferrocarriles, procedente de la prensa ilustrada británica, que proponía una solución urbana radical basada en una gran estación en el centro de la ciudad, conectada mediante pasajes subterráneos iluminados y que asumía el elevado coste de las demoliciones como parte del proceso de modernización. Este planteamiento se presentaba como argumento de oportunidad para Madrid, al sugerir la reserva anticipada de suelo periférico barato para evitar futuras expropiaciones ligadas a la llegada del ferrocarril y de las infraestructuras urbanas.

La fuente se identifica de forma expresa: *The Lady's Newspaper* “ilustra este asunto con numerosísimos grabados”, lo que subraya el carácter visual y divulgativo de la propuesta y su capacidad de difusión más allá de los círculos técnicos. La prensa madrileña no solo reproduce la información, sino que la incorpora al debate local.¹

La intervención posterior de la *Revista de Obras Públicas* debe entenderse como una respuesta técnica crítica a esa importación mediática

¹ *El Heraldo* (Madrid), 14 de junio de 1853.

del modelo de estación central. “A consecuencia” de la noticia difundida por la prensa, la ROP reconduce el debate hacia criterios estrictos de explotación ferroviaria: cuantifica el suelo necesario para una estación central, distingue entre estación central estricta y estación común y descarta tanto la estación central en sentido fuerte como la estación única excéntrica, prefiriendo soluciones de estaciones distribuidas y, en su caso, enlaces de circunvalación. Este episodio fija el marco técnico —costes, maniobras y tráfico de mercancías— sobre el que, entre 1854 y 1856, se construirá la doctrina administrativa y el posterior encauzamiento normativo del problema.²

5. COELLO (1855): FORMULACIÓN SISTÉMICA Y PROPUESTA ALCALÁ-RECOLETOS

Coincidencia espacial entre la propuesta de Coello y el emplazamiento del proyecto (Arnao–Clavijo–Echevarría).

Un aspecto particularmente revelador —y hasta ahora insuficientemente subrayado por la historiografía— es la coincidencia espacial casi exacta entre la propuesta formulada por Francisco Coello para una estación central de Madrid y el emplazamiento finalmente adoptado por el proyecto del ferrocarril de Madrid a Zaragoza redactado en 1854 por Jacobo González Arnao, José de Echevarría y Ángel Clavijo. Coello sitúa su propuesta en las inmediaciones de la puerta de Recoletos, en el borde oriental del ensanche proyectado, sobre el paseo entonces denominado de las Delicias de Isabel II, es decir, en una franja extramuros pero inmediatamente adyacente al límite urbano consolidado, con clara vocación de enlace entre ciudad y red ferroviaria. El proyecto del Madrid–Zaragoza adopta ese mismo ámbito, describiendo un emplazamiento primero “entre Alcalá y Recoletos” y, en una fase posterior de ajuste del trazado, en el arranque del paseo de la Fuente Castellana, próximo al portillo de Recoletos. No se trata de una coincidencia nominal, sino de una convergencia espacial verificable, que pone de manifiesto la aplicación, a escala de línea, de una lógica ferroviaria coherente con la formulada por Coello para el conjunto del sistema, aun cuando en este caso la reflexión se limite a una cabecera todavía no subordinada a una estación común de red.

² *Revista de Obras Públicas* (Madrid), t. I, n.º 6 (15 de julio de 1853): 69–71.

Francisco Coello introduce en 1855 una lectura explícitamente sistémica del problema ferroviario madrileño. Para Coello, la estación central no es la más céntrica en sentido urbano, sino el punto de enlace de una red peninsular en formación. Critica la dispersión de cabeceras y advierte que el mantenimiento de estaciones aisladas obliga a soluciones de enlace costosas y poco eficientes desde el punto de vista de la explotación.

En coherencia con este planteamiento, propone un emplazamiento entre Alcalá y Recoletos (ángulo Recoletos–Pósito), combinando cota, accesibilidad y proyección de crecimiento urbano. En su planteamiento, Atocha no se descarta como instalación existente, pero no se confunde su función original de cabecera de línea con la de nodo de red. La tensión entre el ideal de centralización y los hechos consumados derivados de la existencia de una estación operativa será un elemento central del debate de 1856.

6. ALMAZÁN (1854–1855): DOCTRINA ADMINISTRATIVA Y EL DATO DECISIVO DEL MADRID–ZARAGOZA

La Memoria sobre la Estación Central de Madrid, redactada por José de Almazán, define la estación central como el lazo común que permite la continuidad de tráficos “como si desde Irún a Cádiz fuese toda una sola administración”. El texto distingue con claridad entre centralidad urbana y centralidad ferroviaria, y jerarquiza criterios de explotación — especialmente el tráfico de mercancías—, topografía/rasantes y economía del suelo.

Su argumento topográfico es particularmente severo: en Madrid, por el relieve y la dispersión potencial de cabeceras, la alternativa entre estación central y estaciones múltiples deja de ser libre; coser estaciones dispersas mediante un cinturón ferroviario sería técnica y económicamente desaconsejable. Para el caso del Madrid–Zaragoza, la Memoria consigna el dato clave: la estación del ferrocarril de Zaragoza se proyectó primero en las afueras de la Puerta de Alcalá y después en el principio del paseo de la Fuente Castellana, antes de reconducirse hacia Atocha.

7. ARNAO–ECHEVARRÍA–CLAVIJO: RECOLETOS/CASTELLANA COMO ESTACIÓN DE LÍNEA (1854–1856)

El proyecto del ferrocarril de Madrid a Zaragoza por Guadalajara y Calatayud, fechado en junio de 1854 y atribuido al equipo formado por Jacobo González Arnao, José de Echevarría y Ángel Clavijo, formula una solución concreta para la cabecera madrileña en el entorno de Recoletos/Fuente Castellana. El documento describe una evolución interna del emplazamiento: primero se pensó en un punto entre Alcalá y Recoletos, cerca de la plaza de toros; posteriormente se varió hacia huertas situadas entre la Fuente Castellana y la ronda, cerca del portillo de Recoletos. El diseño prevé la continuidad futura del conjunto sin necesidad de derribos, mediante un muro calado con arcos.

8. LA OBJECCIÓN ESTRUCTURAL (18/07/1856): RECOLETOS OBLIGA AL CINTURÓN POR EL ABRONIGAL

La objeción determinante contra la alternativa Recoletos/Fuente Castellana se formula en 1856 por la concesionaria del ferrocarril a Zaragoza. La documentación técnica advierte que, si la estación de Zaragoza se establece en Recoletos, la unión con la vía del Mediterráneo no puede hacerse sino por una vía de cintura en el valle del Abroñigal. La Memoria subraya como desventaja principal el corte de carreteras que parten de Madrid y el elevado coste territorial y operativo del enlace.

Este razonamiento transforma el debate: Recoletos deja de discutirse por su mayor o menor cercanía al centro urbano y pasa a evaluarse como un problema de red, en términos de coste de explotación y de articulación de cabeceras.

9. PIREL (26/03/1856): ESTACIÓN CENTRAL VS CINTURÓN (JERARQUÍA DE SOLUCIONES)

El informe de Pirel formula una jerarquía explícita de soluciones técnicas: la estación central es la verdadera solución de unión; el cinturón ferroviario es un remedio cuando aquella se ha hecho imposible por el terreno o por hechos consumados. Pirel plantea dos vías para aproximar la estación al centro: la construcción de túneles y viaductos hacia la Puerta del Sol —prácticamente irrealizable por su coste— o la ubicación de la estación en la circunferencia más cercana posible al centro, aprovechando

terrenos disponibles en las puertas de la ciudad. Descartada la primera opción, concluye que la estación de Zaragoza debe colocarse en el recinto del Mediterráneo, es decir, en Atocha como estación común.

Pirel puso de relieve que la estación del Mediterráneo, pese a no ser un emplazamiento ideal, se situaba a unos 1.700 metros de la Puerta del Sol, en la extremidad del Prado y en una encrucijada donde confluían ejes y calles comerciales fundamentales de Madrid. Por el contrario, el emplazamiento de Recoletos —coincidente con la propuesta de Coello y con el proyecto de Arnao, Clavijo y Echevarría— quedaba fuera de las puertas de la villa, en un área poco poblada y a mayor distancia del centro urbano, en torno a 1.900 metros.

10. POR QUÉ ATOCHA: CRITERIOS DE RED, TOPOGRAFÍA Y EXPLOTACIÓN

La convergencia en Atocha se explica por una combinación de criterios jerarquizados —red, topografía, explotación, economía del suelo y gobernanza— en una red ferroviaria todavía en formación.

10. 1. Criterio de red: evitar el ‘cinturón’ como coste sistémico

La objeción formulada en 1856 no discute el emplazamiento de Recoletos por su mayor o menor proximidad al centro urbano, sino por el coste de articular cabeceras dispersas. Si la estación del Madrid–Zaragoza se fijaba en Recoletos, la unión con la línea del Mediterráneo solo podía resolverse mediante una vía de cintura por el valle del Abroñigal, con corte de carreteras radiales y elevados costes de obra y expropiación. Desde la lógica de explotación, el cinturón desplaza el problema fuera de la estación y lo convierte en infraestructura permanente; perpetuando fricciones y costes en lugar de resolverlos.³

Esta lectura coincide con la jerarquía formulada por Pirel, para quien la estación central constituye la verdadera solución de unión, mientras que el ferrocarril de circunvalación es un remedio forzado cuando aquella se ha hecho imposible por el terreno o por hechos consumados.⁴

³ Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares), L. 8644, Memoria técnica de 18 de julio de 1856, relativa a la unión de la línea de Madrid–Zaragoza con la del Mediterráneo mediante una vía de cintura por el valle del Abroñigal.

⁴ Pirel, François (26 de marzo de 1856). *Projet de la station de Madrid pour le chemin de fer de Madrid à Zaragoza. Station centrale des chemins de fer à Madrid*. Archivo Histórico

10. 2. Topografía y rasantes: el argumento de ‘partir bajo’

En los textos técnicos del periodo, la topografía aparece como criterio de primer orden porque determina tanto el coste inicial de obra como el coste de tracción a lo largo del tiempo. Atocha se situaba aproximadamente 180 pies por debajo del Portillo de Recoletos, lo que permitía iniciar el trazado ferroviario con pendientes progresivas y favorables, alcanzando el puente de Viveros con un desnivel acumulado reducido. Desde Recoletos, por el contrario, el trazado hacia el noreste obligaba a descensos más abruptos y a resolver la compleja estribación entre los arroyos de Maudes y Abroñigal, con grandes desmontes, terraplenes y obras de fábrica. La insistencia en partir desde cotas bajas no responde a una preferencia abstracta, sino a la búsqueda de perfiles más uniformes y penalizaciones menores en la explotación, especialmente cuando el tráfico pesado de mercancías se vuelve determinante.⁵

10. 3. Explotación, mercancías y economías de escala

El debate decimonónico concede un peso específico a las mercancías, porque el transbordo y la discontinuidad de recintos implican tiempos muertos, mano de obra, riesgos de deterioro y duplicación de instalaciones. Atocha, como estación común de hecho del eje meridional, permitía concentrar muelles, almacenes, playas de vías y servicios técnicos en un único recinto o en su entorno inmediato. En términos ferroviarios, esta concentración reduce fricciones: acorta recorridos internos de composición y descomposición de trenes y disminuye la dependencia de enlaces exteriores que, en un sistema con varias estaciones, tienden a convertirse en cuellos de botella recurrentes.⁶

Desde el punto de vista administrativo, esta convergencia permite además economías de escala: unificar procedimientos, concentrar material

Ferrovionario, Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Archivo General de la Administración, L. 8644.

⁵ Almazán, José (1854–1855). Memoria sobre la Estación Central de Madrid, pasajes relativos a cotas, rasantes y ventajas de iniciar los trazados ferroviarios desde niveles bajos para evitar contrapendientes y sobrecostes de explotación.

⁶ Memoria sobre la Estación Central de Madrid (1854–1855), definición de la estación central como dispositivo prioritario para el servicio de mercancías, con referencias a muelles, almacenes, maniobras y continuidad de tráfico.

y reducir el número de transacciones necesarias para convertir tráfico de línea en tráfico de red.

10. 4. Economía del suelo y capacidad de ensanche

La economía del suelo actúa en dos niveles: el coste inicial de adquisición o expropiación y, sobre todo, el coste de ampliación cuando la estación debe crecer. Una estación excesivamente central puede resultar cara no solo al establecerse, sino al quedar pronto encerrada por el crecimiento urbano y exigir obras extraordinarias para ampliar playas, muelles y edificios de servicio. Atocha ofrecía mayor disponibilidad relativa de espacio y posibilidades de ensanche, lo que permitía concebir la estación como infraestructura en transformación y no como objeto terminado.⁷

10. 5. Gobernanza de la infraestructura: centralidad urbana frente a centralidad ferroviaria

La decisión final no implicó negar la centralidad cívica de Madrid, sino diferenciar funciones. La centralidad urbana podía permanecer asociada a los espacios del centro histórico, mientras que la centralidad ferroviaria se desplazaba al emplazamiento que optimizaba explotación y enlace. Esta distinción explica por qué Atocha pudo imponerse incluso en un contexto de crítica urbana severa: la elección no buscaba representar el centro, sino hacer funcionar la red.

10. 6. Interfaz urbana y proyección de red

La estación no es solo un punto terminal, sino un dispositivo que redistribuye flujos de viajeros y mercancías hacia la ciudad. La elección de un emplazamiento con accesos amplios y capacidad para organizar explanadas y recorridos de entrada y salida reduce interferencias con el tejido consolidado. Al mismo tiempo, a medida que el ferrocarril peninsular se concibe como red de primer orden, el nodo madrileño deja de ser una suma de terminales y pasa a ser un instrumento de continuidad. En ese contexto, la cabecera que mejor absorbe convergencia no es la que

⁷ Memoria sobre la Estación Central de Madrid (1854–1855), comparación explícita entre el coste del suelo urbano central tasado por pies y la disponibilidad de terrenos periféricos valorados por fanegas en el entorno de Atocha.

mejor sirve a un barrio concreto, sino la que minimiza el coste de intercambio entre direcciones. La selección de Atocha para el Madrid–Zaragoza debe leerse, por tanto, como episodio de construcción de una estructura radial.

10. 7. Balance: de la ‘mejor localización’ a la ‘mejor solución’

Atocha se impone porque resuelve simultáneamente varios problemas: enlace entre líneas sin cinturón, perfiles operativos más favorables por salida en cota baja, capacidad de ensanche del recinto, concentración de servicios y mercancías y reducción de duplicaciones administrativas. Esta convergencia de criterios permite hablar de decisión estratégica: no se trata de elegir un sitio “bueno” en abstracto, sino de seleccionar la solución con menor coste sistémico para una red en formación.⁸

11. LA CRÍTICA CONTEMPORÁNEA A ATOCHA (ABRIL 1856)

En abril de 1856, el diario *La Nación* califica de “absurdo” elegir el embarcadero del Mediterráneo como estación central y describe el entorno de Atocha con términos críticos —muros del hospital, arroyo pestilente, chozas y hondonada sin luz ni aire—, defendiendo como alternativa preferente las inmediaciones de la Puerta de Alcalá por sus condiciones salubres y representativas. Este episodio pone de relieve que la decisión final no es el resultado de un consenso urbano, sino la imposición de criterios ferroviarios de red frente a consideraciones urbanísticas inmediatas.⁹

12. REAL ORDEN DE 14/03/1856: ENCAUZAMIENTO NORMATIVO

La Real Orden de 14 de marzo de 1856 traduce la doctrina técnica en mandato administrativo. Exige que las nuevas líneas se estudien garantizando su enlace con la estación del Mediterráneo en Atocha y ordena proponer un nuevo emplazamiento de estación en Madrid bajo esa

⁸ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), Acta n.º 59 del Consejo de Administración (25 de julio de 1857) y Memoria del Consejo de Administración presentada el 31 de mayo de 1858, relativas a la reunión de estaciones en Atocha y a los abonos derivados del abandono del emplazamiento de Recoletos.

⁹ *La Nación* (Madrid) (11 de abril de 1856).

condición. Su sentido es transicional: no impone todavía una estación central única ideal, pero impide que la dispersión de cabeceras se convierta en un hecho irreversible y fija Atocha como referencia estructural del sistema.¹⁰

13. DECISIÓN FINAL Y VERIFICACIÓN CONTABLE (1857–1858): EL ABANDONO DE RECOLETOS CUANTIFICADO

La decisión concreta consiste en variar el trazado para que el Madrid–Zaragoza desembocase en Atocha (propuesta de 3 de abril de 1856; aprobación de 11 de septiembre de 1856). La prueba decisiva es contable. En el acta n.º 59 del Consejo de Administración de MZA (25 de julio de 1857) se fijan abonos derivados de la reunión en Atocha de la línea inicialmente proyectada con estación en Recoletos por un importe de 3.915.275 reales, con la rebaja correspondiente a los 500 metros de estación no ejecutada.¹¹ La prensa ferroviaria especializada consigna una cifra concordante asociada al abandono de Recoletos y a la ampliación y reorganización de Atocha, subrayando ventajas de explotación: evitar trasbordos de mercancías y permitir el uso indistinto del material móvil. Finalmente, la Memoria del Consejo de Administración de MZA presentada el 31 de mayo de 1858 justifica la concentración de estaciones en Atocha como necesaria para el tráfico futuro, destacando la capacidad, la posibilidad de ampliación y la ordenación de playas y dependencias técnicas.

El dato no es accesorio: prueba que el cambio de emplazamiento tuvo efectos patrimoniales concretos y que fue asumido por la compañía en términos verificables. La cifra de abono opera como indicador del coste de oportunidad de Recoletos y del valor estratégico atribuido a la convergencia en Atocha.

La prensa ferroviaria especializada, al consignar una cifra concordante y asociarla a ventajas de explotación (evitar trasbordos de mercancías y permitir uso indistinto del material), muestra además que el argumento de explotación circulaba fuera del expediente administrativo: se presenta como beneficio práctico y no como mera doctrina. Finalmente, la Memoria del Consejo de Administración presentada en 1858 justifica la

¹⁰ Gaceta de Madrid, Real Orden de 14 de marzo de 1856.

¹¹ Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), Acta n.º 59 del Consejo de Administración (25 de julio de 1857).

concentración en Atocha como necesaria para el tráfico futuro, destacando capacidad, ampliación y ordenación interna.

En consecuencia, el periodo 1857–1858 puede interpretarse como momento de cierre del proceso decisional: la alternativa Recoletos deja de existir como posibilidad efectiva (al generarse abonos por su abandono) y la convergencia se estabiliza como estrategia empresarial y operativa. De ahí que el expediente pueda leerse como una secuencia de tres cierres: cierre doctrinal (definición de estación central y jerarquía de criterios), cierre normativo (R.O. que impone enlace) y cierre empresarial (abonos y reorganización del recinto). La coincidencia de estos cierres en un intervalo corto —1856 a 1858— sugiere que la decisión fue rápida una vez activado el criterio de enlace con el Mediterráneo. En términos de historia empresarial, además, la ‘concentración’ implica una opción de inversión: se prefiere reforzar una estación existente y ampliable antes que dispersar capital en dos cabeceras y en su enlace. La comparación métrica y espacial entre Recoletos y Atocha permite, en última instancia, formular el problema en términos claros: la elección no se produjo entre “centro” y “periferia”, sino entre dos modelos de nodo ferroviario. Recoletos representaba una estación puerta, direccionalmente óptima para el noreste; Atocha, una estación nodo, susceptible de absorber funciones múltiples y crecer sin rehacer el sistema. La convergencia en Atocha no es el resultado de la inercia ni de la precedencia histórica del Madrid–Aranjuez, sino la consecuencia de una evaluación acumulativa de rasantes, costes, explotación, mercancías, imagen urbana y capacidad de ampliación, cerrada finalmente por la norma y verificada por la contabilidad.

14. NORTE, PRÍNCIPE PÍO Y CONTORNO (1861–1864): CONFIRMACIÓN POR ENLACE

El eje del Norte muestra los límites de la centralización plena. La explotación se articula en torno a Príncipe Pío y el sistema debe garantizar la continuidad mediante enlace. La línea de contorno Príncipe Pío–Atocha (proyecto de 1861; operación entre 1863 y 1864) confirma que, cuando no se centraliza por recinto único, el sistema se cose mediante enlaces y que Atocha actúa, incluso en ese contexto, como referencia estructural del nodo madrileño.

CONCLUSIONES / CONCLUSÕES / CONCLUSIONS

De este modo, el artículo sugiere una lectura generalizable: en contextos de red incipiente, la ‘estación central’ no surge por pura planificación urbana, sino por una combinación de doctrina técnica, intervención normativa y verificación económico empresarial. Madrid ofrece un caso especialmente visible porque el debate se formula mientras la red se está constituyendo. Por ello, recuperar la fase previa (Alcalá/Castellana) no es un apéndice erudito: permite observar el mecanismo de selección y comprender por qué determinadas soluciones locales son reordenadas cuando se introduce el criterio de enlace interlíneas. Esa es, en última instancia, la aportación interpretativa del caso Madrid–Zaragoza.

Coello, Almazán, Arnao–Echevarría–Clavijo y Pirel aportan, con igual peso, las piezas doctrinales y de proyecto que explican el tránsito desde una estación direccional de línea a una estación de red.

La crítica contemporánea a Atocha demuestra que el emplazamiento no era urbanamente evidente y que su elección responde a una jerarquía ferroviaria.

La Real Orden de 14/03/1856 encauza normativamente la convergencia obligatoria en Atocha.

La contabilidad y la documentación societaria de MZA (1857–1858) cierran el proceso, convirtiendo la convergencia en un hecho económico y de explotación, no solo doctrinal.

La primera es historiográfica: el nodo madrileño no debe explicarse desde el resultado, sino desde el proceso de selección bajo restricciones. La restitución documental de los emplazamientos previos (Puerta de Alcalá y Fuente Castellana/Recoletos) corrige lecturas teleológicas y muestra que existió un margen real de decisión antes de la convergencia en Atocha.

La segunda es conceptual: la secuencia observada puede describirse como tránsito desde una ‘estación puerta’ a una ‘estación nodo’. En la fase inicial, la lógica dominante es direccional: una cabecera orientada al noreste resulta coherente con el corredor territorial. En la fase posterior, cuando el sistema exige intercambio entre líneas, la lógica se vuelve sistémica: el emplazamiento se evalúa por compatibilidad de enlace y por coste total del nodo. Esta mutación queda explicitada en la doctrina (centralidad urbana vs. ferroviaria), se convierte en norma (obligación de

enlace con el Mediterráneo) y se verifica en la contabilidad (abonos por abandono de Recoletos).

La tercera es de gobernanza urbana: el conflicto entre crítica periodística y decisión técnica evidencia que la ‘mejor’ localización depende del criterio elegido. La ciudad puede preferir un emplazamiento por salubridad o representación; la red puede preferirlo por rasante, disponibilidad de suelo y economía de explotación. La construcción del nodo madrileño en la década de 1850 se entiende mejor como la primacía histórica de esta segunda racionalidad cuando el ferrocarril deja de ser una suma de líneas y pasa a funcionar como red.

La convergencia en Atocha no fue una premisa inevitable, sino el resultado de una jerarquía de criterios que se impone en el tránsito de la década de 1850: reducir el coste sistémico (evitar el cinturón), mejorar condiciones de explotación (maniobras, mercancías), asegurar perfiles operativos más favorables (‘partir bajo’) y preservar capacidad de crecimiento del recinto. El caso Madrid–Zaragoza muestra, por tanto, cómo una decisión de emplazamiento se convierte en decisión estratégica al vincularse simultáneamente a doctrina, norma y contabilidad.

BIBLIOGRAFÍA / BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAPHY

Almazán, José (1854–1855). Memoria sobre la Estación Central de Madrid. Presentada al Gobierno el 1 de abril de 1855 y aprobada por Real Orden de 14 de marzo de 1855. Reproducción digital, Ayuntamiento de Madrid.

Capel, Horacio (1983). El ferrocarril en la ciudad. Barcelona.

Casares Alonso, Antonio (1973). Estudio histórico económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX. Madrid.

Coello, Francisco (1855). Proyecto de las líneas generales de navegación y de ferrocarriles en la Península Española. Madrid.

González Yanci, María Pilar (1987). Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la geografía urbana de la ciudad. Madrid.

González Yanci, María Pilar (2017). “Tentativas de dotar a Madrid de una estación central de ferrocarril”. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, LVII, pp. 377–410.

El Heraldo (Madrid) (1845). “Camino de hierro de Aranjuez”. Ediciones de octubre de 1845.

El Heraldo (Madrid) (1853). “Gacetilla del extranjero”, n.º 3.385 (14 de junio de 1853).

El Globo. Diario Político, Comercial y Literario (Madrid) (5 de febrero de 1845).

El Sur (Madrid) (25 de enero de 1856).

España. Ministerio de Fomento (1845). Real Cédula de concesión del ferrocarril de Madrid a Aranjuez, 17 de diciembre de 1845. Archivo Histórico Ferroviario, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

España. Ministerio de Fomento (1855). Pliego de condiciones para la concesión del ferrocarril de Madrid a Zaragoza. Madrid.

España. Ministerio de Fomento (1856). Real Orden de 14 de marzo de 1856 sobre la articulación de los ferrocarriles con la estación del ferrocarril del Mediterráneo en Madrid. *Gaceta de Madrid*.

España. Ministerio de Fomento (1844–1855). Reales Órdenes y disposiciones relativas a concesiones ferroviarias (Madrid–Aranjuez; Madrid–Alicante; Madrid–Zaragoza; Madrid–Valencia).

Compañía Anónima del Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez (1846). Estatutos. Madrid: Imprenta de D. Pedro Mora y Soler.

Compañía Anónima del Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez (1847). Memoria leída en la Junta General de Accionistas. Junta de septiembre–octubre de 1847. Madrid: Imprenta de Rivadeneyra.

Gaceta de los Caminos de Hierro (Madrid) (1850–1919).

Gaceta de Madrid (1697–1936).

Guía del Comercio y Boletín de Fomento (Madrid) (1845). Núms. 178 (28 de mayo) y 179 (4 de junio).

Guía del viajero en el ferrocarril de Aranjuez (1851). Madrid.

Illustrated London News (London) (1851). N.º 472 (1 de marzo de 1851).
La Aurora (Madrid) (1 de marzo de 1851).

La España (Madrid) (1851). Ediciones de 9–11 de febrero de 1851.

La España (Madrid) (1854). Edición de 25 de junio de 1854.

La Europa (Madrid) (13 de diciembre de 1854).

La Ilustración (Madrid) (15 de febrero de 1851).

La Nación (Madrid) (11 de abril de 1856).

López García, Mercedes (2005). MZA. Historia de sus estaciones. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 97–129.

López Morell, Miguel Ángel (s. f.). Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez. Universidad de Murcia.

Madoz, Pascual (1847). “Ferrocarril de Madrid a Aranjuez”. En Diccionario geográfico estadístico histórico de España y sus posesiones de Ultramar, t. X. Madrid, pp. 556–562.

Mesonero Romanos, Ramón de (1844). Manual de Madrid. Madrid. Alvar, Carlos y José Manuel Lucía Megías (2002), *Diccionario filológico de literatura medieval española*, Madrid, Castalia.

Navascués Palacio, Pedro (1980). Las estaciones ferroviarias de Madrid. Madrid.

Pirel, François (1856). *Projet de la station de Madrid pour le chemin de fer de Madrid à Zaragoza. Station centrale des chemins de fer à Madrid*. Archivo Histórico Ferroviario, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, caja 10; copia en Archivo General de la Administración, legajo 8644.

Reglamento general del servicio del ferrocarril de Aranjuez (1850). Madrid.

Revista de Obras Públicas (Madrid) (1853). “Camino de hierro. Estación central de Madrid”, t. I, n.º 6 (15 de julio), pp. 69–71.

Sanchis, Francisco José (1992). *Las puertas de Madrid*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid (Área de Gobierno de Cultura).

Sanz Hernando, Mercedes (1992). *La estación de Atocha*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.

The Lady’s Newspaper (London) (1853). Proyecto ilustrado de estación central de ferrocarriles en Londres, citado en *El Heraldo* (Madrid), 14 de junio de 1853.

Wais San Martín, Francisco (1941). “Las estaciones de Madrid”. *Revista de Obras Públicas*, t. I, pp. 501–505.

Wais San Martín, Francisco (1945). “Ferrocarriles madrileños”. *Revista de Obras Públicas*, número extraordinario, pp. 32–36.

Wais San Martín, Francisco (1967). “Los enlaces ferroviarios, algo de su historia”. *Revista de Obras Públicas*.

Wais San Martín, Francisco (1974). *Historia de los ferrocarriles españoles*. 2.ª ed., Madrid.