



Itinerarios / Metro

Metro de Madrid

Siguiendo el ejemplo de Héctor Guimard en París u Otto Wagner en Viena, en 1917 Antonio Palacios comienza a trabajar como arquitecto para la Compañía Metropolitana Alfonso XIII, fundada entre otros por Miguel Otamendi, hermano de su amigo y socio Joaquín Otamendi.

Palacios se encargó del diseño y decoración de las estaciones, incluidos vestíbulos, pasillos, andenes y bocas de acceso. Especialmente reseñables por su impacto en el entorno urbano fueron los templetos de Sol y Gran Vía.

La mayoría de estos elementos se han perdido tras las sucesivas obras de ampliación y actualización de instalaciones realizadas en la red de Metro. Sin embargo, aún puede verse la decoración original de forja y granito de los accesos en las estaciones de Noviciado, Cuatro Caminos y Tirso de Molina, donde además se ha recuperado la azulejería y motivos ornamentales del interior. Más interesante resulta aún la estación de Chamberí; cerrada en 1966 y convertida hoy en centro de interpretación, conserva los revestimientos, señalizaciones y publicidad tal como fueron creados en la década de los veinte.

También se conservan los diferentes edificios auxiliares que diseñó Antonio Palacios y que constituyen, junto con los talleres de ICAI, su principal aportación al patrimonio industrial madrileño. Se trata de las Subestaciones de Salamanca y Quevedo y de la Estación Eléctrica de Pacífico, actualmente musealizada bajo la denominación de Nave de Motores.

Estación de Metro de Chamberí (1919) Plaza de Chamberí, s/n

En 1917 Antonio Palacios fue nombrado arquitecto de la recién creada Compañía Metropolitana Alfonso XII, desarrollando un importante trabajo en el que no solo se volcó en la construcción de varios elementos arquitectónicos que se convertirían en la imagen externa del metro de Madrid –como las bocas de Metro o los templetos de Sol y Gran Vía–, sino que además definió la línea decorativa de sus interiores.

En las estaciones optó por soluciones funcionales muy simples que facilitarían los recorridos y la organización. Una de sus principales preocupaciones era paliar la sensación claustrofóbica que podía producir en los viajeros un medio de transporte subterráneo. Por este motivo eligió el azulejo blanco para revestir vestíbulos y pasillos, ya que proporcionaban una mayor luminosidad al reflejar la luz. Los azulejos estaban con decorados con encintados de cerámica que combinaban el ocre con el azul cobalto y que servían además para enmarcar los carteles publicitarios, también realizados con azulejo de cerámica.



Debido a las sucesivas ampliaciones y a la constante necesidad de actualizar las instalaciones, la mayor parte de las aportaciones de Palacios al Metro de Madrid se perdieron, salvo contadas excepciones como la antigua estación de Chamberí. Incluida en el itinerario de la primera línea de Metro que se inauguró en 1919 y que cubría el trayecto de Cuatro Caminos a Sol, fue cerrada en 1966 y ha conservado prácticamente intacta su decoración original, incluyendo carteles publicitarios y señalizaciones. Ha sido restaurada y acondicionada y desde 2008 puede ser visitada por el público como parte del Centro de Interpretación de Metro de Madrid ANDÉN 0.

Estación de Metro de Tirso de Molina. (1921) Plaza de Tirso de Molina, s/n

La estación de Progreso fue inaugurada en diciembre de 1921 dentro del tramo de ampliación de la Línea 1 que unió Sol con la estación de Mediodía, hoy llamada Atocha. En 1939, con el cambio de denominación de la plaza en la que se ubica, pasó a llamarse Tirso de Molina.

Como el resto de estaciones situadas en plazas abiertas o espacios monumentales, su boca de acceso contaba con un poste anunciador que se erigía sobre una sólida balaustrada de granito, todavía conservada hoy día. En el interior aún mantiene parte del diseño y la decoración original, como el techo abovedado revestido de azulejería blanca y cenefas decoradas o el escudo de cerámica vidriada con reflejos de oro y cobre situado sobre la entrada del andén.

Antigua Central Eléctrica de Pacífico. Nave de motores (1923-1931) Calle Valderribas, 49

La estación eléctrica de Pacífico es la más compleja de las construcciones auxiliares que Antonio Palacios realiza para la Compañía Metropolitana Alfonso XIII entre 1922 y 1931, en la que a pesar de su carácter funcional, no descuida los aspectos formales arquitectónicos. Así concibe un conjunto de edificios en los que juega con diferentes escalas y alzados, dependiendo del uso independiente al que están destinados, pero consiguiendo un resultado unitario.

El edificio principal y de mayor tamaño es la nave que albergaba los tres grupos de motores Diesel, encargados de proporcionar cierta autonomía energética al Metro. Su estructura es de tipo industrial, muy diáfana y con vanos de gran tamaño para conseguir una mayor iluminación y ventilación. Por el contrario, los cuerpos destinados a oficinas presentan un aspecto más próximo a un edificio urbano, su escala menor y sus ventanas más reducidas. El conjunto se completaba con un tercer edificio que fue derribado y sustituido por uno más actual que no guarda relación con los anteriores. Además del ladrillo y la piedra en las



fachadas, en el interior Palacios incorpora la misma azulejería que emplea en las estaciones de Metro, lo que refuerza la identidad corporativa de la compañía.

La estación eléctrica de Pacífico dejó de suministrar energía al Metropolitano en 1972 y se cerró definitivamente en 1987. A comienzos del siglo XXI comenzó un proceso para recuperar su aspecto original y desde 2008 está abierta al público como centro de interpretación de Metro de Madrid.

Subestación Eléctrica de la Compañía Metropolitana (1924-1925) Calle Castelló, 21

En 1917 Antonio Palacios comenzó a trabajar para la recién creada Compañía Metropolitana Alfonso XIII, contribuyendo con el diseño de la línea decorativa de sus estaciones y la identidad arquitectónica de sus edificios. Entre 1922 y 1931 proyectó la construcción de una serie de instalaciones destinadas a garantizar el suministro eléctrico del servicio, como la Central Eléctrica de Pacífico y las Subestaciones de Quevedo y Salamanca.

Mientras que las dos primeras responden a la tipología de construcción fabril, el edificio de la calle Castelló se mimetiza con los inmuebles vecinos, adquiriendo en su fachada la apariencia de un bloque de viviendas de uso residencial.

Subestación Eléctrica de la Compañía Metropolitana en Quevedo (1925-1929) Calle Gonzálo de Córdoba, 12 y calle Olid, 9

En 1917 Antonio Palacios comenzó a trabajar para la recién creada Compañía Metropolitana Alfonso XIII, contribuyendo con el diseño de la línea decorativa de sus estaciones y la identidad arquitectónica de sus edificios. Entre 1922 y 1931 proyectó la construcción de una serie de instalaciones destinadas a garantizar el suministro eléctrico del servicio, como la Central Eléctrica de Pacífico y las Subestaciones de Quevedo y Salamanca.

Antonio Palacios construye en 1925 la Subestación de Quevedo, atendiendo únicamente a criterios racionales y funcionales. Tras la ampliación realizada en 1929, el conjunto queda formado por dos edificios adosados con fachada orientada a calles opuestas. Responden a la tipología de nave industrial, con grandes vanos y escasa ornamentación. Para la fábrica de las fachadas combina piedra, ladrillo y revoco.



Accesos a las estaciones de la red de Metropolitano

Durante los veinticinco años que estuvo trabajando como arquitecto de la Compañía Metropolitana, Antonio Palacios también se responsabilizó del diseño de las bocas de acceso. Cada una de ellas se proyectó de forma individualizada, atendiendo a su importancia dentro de la red y al entorno en el que estuviera ubicada. Las escaleras de acceso a las estaciones situadas en plazas y lugares representativos estaban rodeadas por una gruesa balaustrada de granito sobre la que se erguía un poste con el indicativo de Metro, rematado por un pináculo de bola. Por su parte, las estaciones más sencillas tenían una barandilla de hierro forjado con un ligero arco de forja en el que estaba colocado el logotipo de la compañía.

Las estaciones de Sol y Gran Vía constituyeron las dos principales excepciones a este esquema, debidas fundamentalmente a la mayor profundidad por la que transcurría la red, lo que planteó la necesidad de instalar un ascensor en ambos casos. La solución proporcionada por Antonio Palacios fue la construcción de dos originales templete. El de Sol consistía en una gran estructura de hierro y cristal sustentada sobre un zócalo de granito, mientras que el de Gran Vía, situado en la denominada Red de San Luis, tenía un carácter más monumental. Estaba formado por dos grandes sillares de granito que flanqueaban un arco coronado por un escudo y un enorme frontispicio con la palabra METRO y dos leones tallados en piedra a ambos lados. Esta apariencia tan barroca contrastaba con la ligereza del extremo puesto, donde destacaba una amplia marquesina volada de hierro y cristal de inspiración más modernista. El templete de Sol fue derribado en 1934, debido a la ampliación del tráfico rodado, mientras que el de Gran Vía formó parte del paisaje urbano del centro de Madrid hasta 1970. Después de ser desmantelado se donó al Ayuntamiento de O Porriño, localidad natal de Antonio Palacios, donde puede contemplarse en un parque, aunque desprovisto de su característica visera de hierro y cristal.

De los accesos construidos por Palacios, únicamente se conservan dos balaustradas de piedra en las estaciones de Cuatro Caminos y Tirso de Molina, así como la barandilla original de una de las entradas de Noviciado, cuyo diseño fue reproducido en los años noventa en muchas de las estaciones de la red.