

El Metro [1917-1945]

Madrid



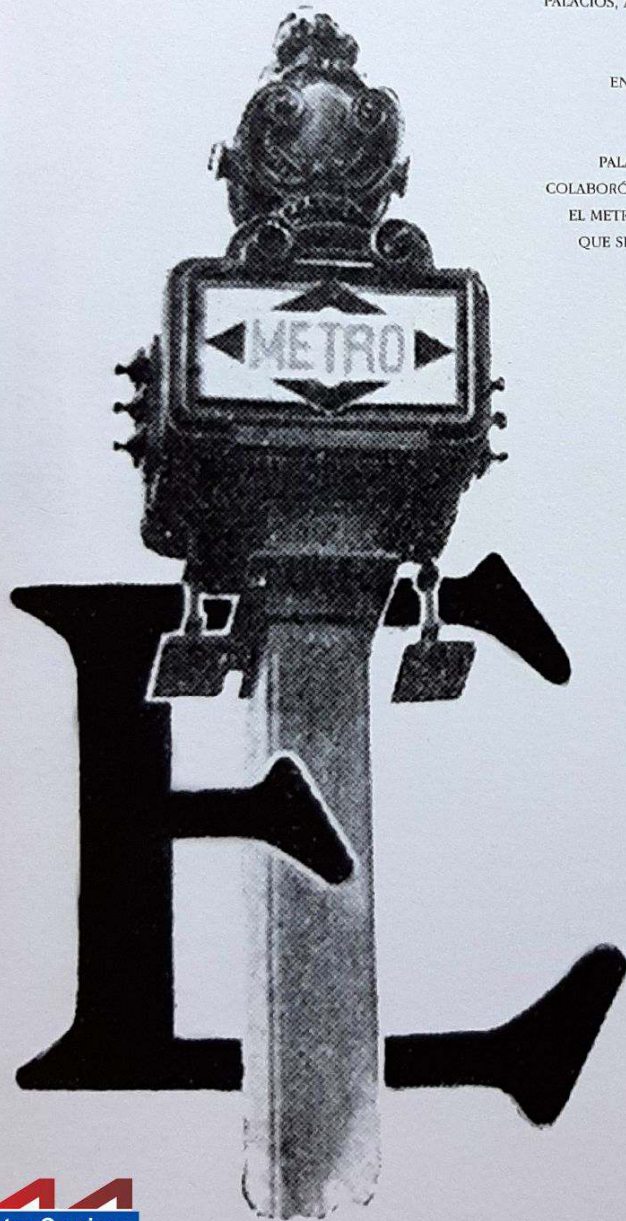
Logotipo del Metro, años veinte.

ANTONIO PALACIOS ES NOMBRADO ARQUITECTO DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL METROPOLITANO EN 1917. SERÁ ÉSTE UNO DE SUS TRABAJOS MÁS IMPORTANTES YA QUE LE PERMITIRÁ IMPACTAR DE NUEVO INTENSAMENTE EN LA IMAGEN DE MADRID, AL DEFINIR TANTO LA APARIENCIA EXTERNA DEL NUEVO MEDIO DE TRANSPORTE SUBTERRÁNEO COMO LA LÍNEA DECORATIVA DE SUS INTERIORES.

LAS ESTACIONES SE FUERON PROYECTANDO UNA A UNA EN FUNCIÓN DE SU SITUACIÓN. LA RECIA BALAUSTRADA DE GRANITO PULIDO CON EL POSTE ANUNCIADOR SE USÓ PARA LAS BOCAS MÁS MONUMENTALES. LAS BARANDILLAS DE HIERRO SE COLOCARON EN LAS ESTACIONES CORRIENTES. LO MÁS ESPECTACULAR SON LOS TEMPLETES DE ACCESO A LOS ASCENSORES DE LAS ESTACIONES DE LA PUERTA DEL SOL Y DE LA GRAN VÍA. EL PRIMERO FUE UNA SORPRENDENTE CONSTRUCCIÓN DE HIERRO Y CRISTAL QUE CENTRÓ DURANTE UNOS POCOS AÑOS —FUE RETIRADO EN 1934— EL TRÁFICO DEL CORAZÓN DE LA CIUDAD. EL SEGUNDO SE CONSERVÓ HASTA LOS AÑOS SESENTA ASENTADO SOBRE UNOS PODEROSOS SILLARES DE GRANITO QUE CONTRASTABAN CON LA LIGEREZA DE SU MARQUESINA. LA EXPRESIÓN DE LA ESTRUCTURA METÁLICA ES UNA VEZ MÁS PROTAGONISTA DE LA POÉTICA DE PALACIOS, AUNQUE EN ESTA OCASIÓN, EN LUGAR DE QUEDARSE OCULTA DENTRO DEL EDIFICIO, COMO EN CORREOS O EL BANCO DEL RÍO DE LA PLATA, SALE A LA SUPERFICIE.

EN LOS INTERIORES, LA CERÁMICA FORRABA EXHAUSTIVAMENTE LOS ANDENES Y LOS PASILLOS, CREANDO UN MUNDO DE REFLEJOS Y COLORIDOS DE GRAN VARIEDAD Y RIQUEZA.

PALACIOS FUE ARQUITECTO DE LA COMPAÑÍA DURANTE MÁS DE 25 AÑOS, DURANTE LOS CUALES COLABORÓ EN LA CONSTRUCCIÓN DE LAS LÍNEAS 1, 2, 3 Y 4, Y DE SUS EDIFICIOS AUXILIARES. AÚN HOY EL METRO MANTIENE EN CIERTA MEDIDA EL SELLO DE PALACIOS EN SU LOGOTIPO, EN LOS AZULEJOS QUE SE HAN SEGUIDO UTILIZANDO Y EN LAS BARANDILLAS DE HIERROS ENROSCADOS QUE SE HAN CONSERVADO EN MUCHAS BOCAS DEL CENTRO DE MADRID.



EN MAYO DE 1914, se solicitó del Ministerio de Fomento la concesión de un ferrocarril subterráneo en Madrid, compuesto de varias líneas que, formando una red de 14 kilómetros de longitud, cruzaban la población y servían a sus zonas más importantes.

Su trazado se estudió, desde el primer momento, con una visión de conjunto de las necesidades presentes y futuras de la capital, de sus probables desarrollos, de modo que esta primera red pudiese extenderse para ir atendiendo a las nuevas demandas de tráfico que el crecimiento de Madrid había de exigir.

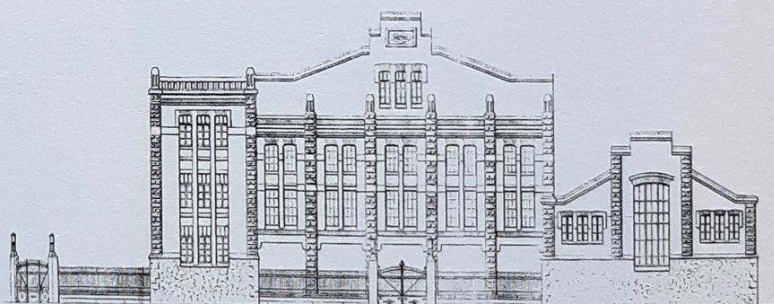
MIGUEL OTAMENDI, 1930

EDIFICIOS AUXILIARES



ALBORNOZ, 2001

Subestación eléctrica de Pacífico.

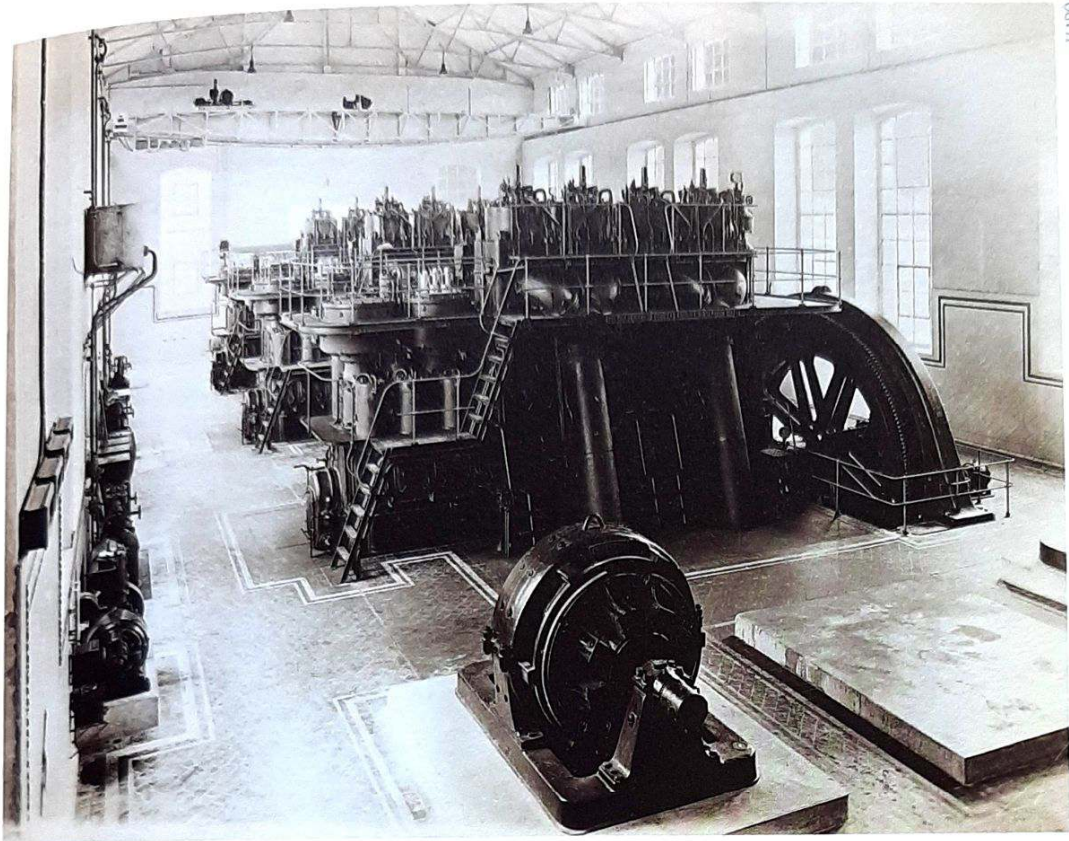


Fachada de la subestación eléctrica de Pacífico (1924).



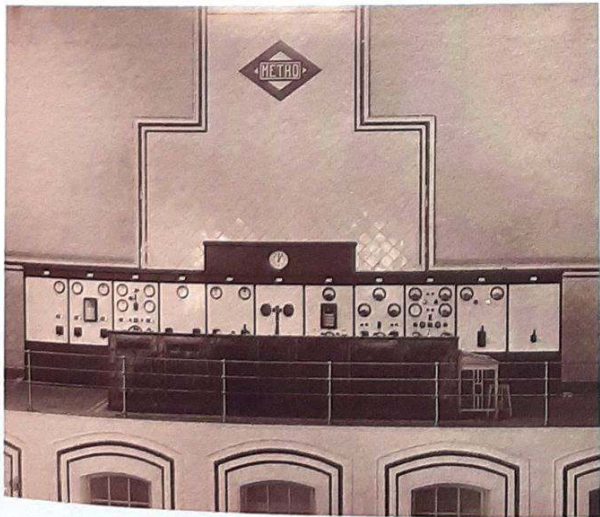
LLADO

La subestación de Pacífico en obras, años veinte.



LLADO

Interior de la subestación de Pacífico, años veinte.



LLADO

Cuadro de distribución de la Subestación de Pacífico, años veinte.



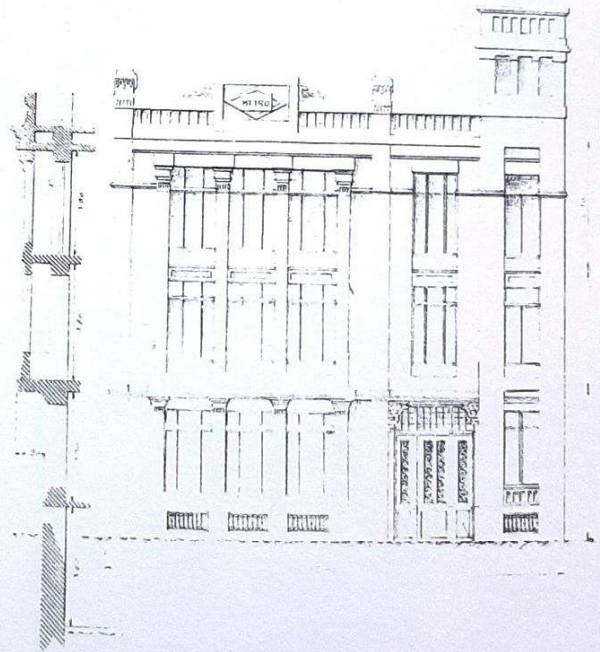
LLADO

Nave en Pacífico, años veinte.

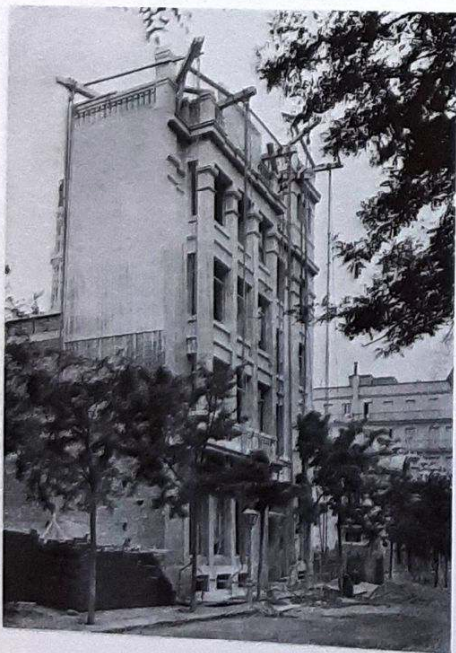


ALBORNOZ, 2001

Subestación eléctrica del barrio de Salamanca en la calle Castelló.



Fachada de la subestación eléctrica de Salamanca (1924).



LLADO

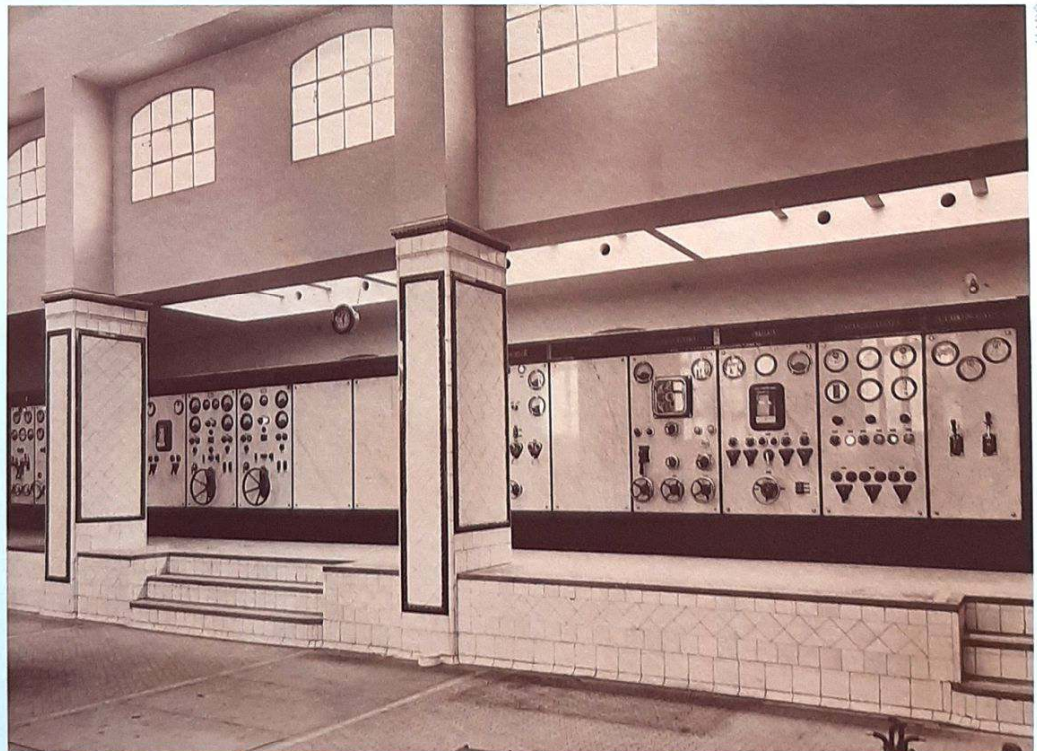
Subestación de Salamanca en obras, años veinte.



Subestación eléctrica de Quevedo en la actualidad.



Fachada de la subestación eléctrica de Quevedo (1924).



Cuadro de mandos de la subestación de Quevedo, años veinte.



LLADO

Edificio para talleres y cocheras en Cuatro Caminos, años veinte.

