



1919 - 2019

Metro es MADRID



No se concibe el crecimiento del uno sin pensar en el otro en una relación casi orgánica. Tampoco cabe imaginar la realización de los grandes proyectos, eventos o fenómenos de la ciudad sin la existencia del suburbano, su principal medio de transporte. Ya sean los hospita-

les más recientes o la Terminal 4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Ya sea un acontecimiento especial como la Cabalgata de Reyes cada 5 de enero,

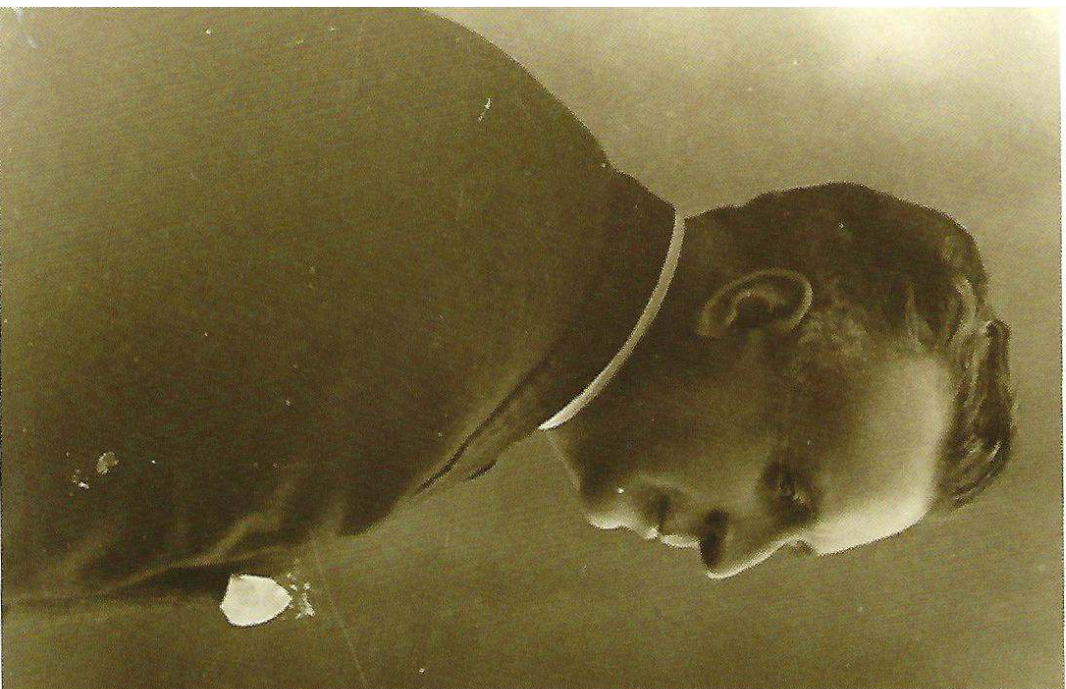
un derbi futbolero o un viernes de descuentos irresistibles como el Black Friday. Metro siempre está ahí, moviendo Madrid, en beneficio de todos. Ciudad y suburbano son, día tras día, y en actividades especiales y fechas señaladas, dos caras de una misma moneda.

Metro es un símbolo tan poderoso en la identificación de Madrid como la Gran Vía, El Retiro, la Plaza Mayor o la Puerta del Sol. Su crecimiento ha ido en paralelo al de la propia metrópoli y la región. Los nuevos barrios que han ido ampliando las fronteras de Madrid están al alcance de todos gracias a Metro.

Metro es Madrid. Y al mismo tiempo, se ha convertido en una ciudad en sí misma. Una ciudad subterránea. Una ciudad con vida propia. Una ciudad complementaria y necesaria para la urbe que existe en la superficie.

Antonio Palacios

El arquitecto de Metro



En una época de grandes cambios como fue el comienzo del siglo XX, Antonio Palacios se perfiló como una importante figura del panorama arquitectónico nacional. Por aquel entonces, Madrid no destacaba urbanísticamente con respecto a otras urbes europeas. Palacios diseñó una ciudad monumental con varios pulmones verdes (Casa de Campo, Retiro, El Pardo, La Florida...). Su legado no fue la construcción aislada de edificios, sino el diseño urbanístico global para convertir Madrid en una metrópoli cosmopolita y moderna. Y el metro fue la coronación de este proyecto.

En el haber de Palacios se encuentran obras tan emblemáticas como el Palacio de Comunicaciones en Cibeles, el Circolo de Bellas Artes, el Hospital de Jornaleros o el Instituto Cervantes. Menos conocido es su trabajo como arquitecto oficial de la Compañía Metropolitana Alfonso XIII. Durante más de 25 años trabajó en el diseño de sus instalaciones, sus edificios auxiliares (como las cocheras, los talleres y la Nave de Motores) o el templete de la Red de San Luis (Gran Vía), y fue el artífice del característico rombo del logotipo con el que aún se identifica la marca.