



Itinerarios / Metro

Instalaciones para la red de Metropolitano 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

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 Eléctrica de la Compañía Metropolitana en Pacífico

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 en la calle Castelló

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

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.