SEDES DEL METRO DE MADRID

Metro de Madrid



Autor: JCBB

LAS SEDES DE METRO

UN RECORRIDO POR EL DESARROLLO URBANO DE MADRID

La presente muestra propone un viaje por la historia compartida de Madrid y su Metro, dos realidades que han crecido entrelazadas desde comienzos del siglo XX. A través de sus sedes corporativas, entendidas como huellas discretas pero reveladoras, la exposición ofrece una mirada a la evolución de la ciudad y de la propia Compañía. En estos edificios, la arquitectura se convierte en memoria viva, testigo de los cambios que han dado forma a Madrid y reflejo de la construcción de la ciudad moderna, así como de las personas que la hicieron posible.

El recorrido se inicia en los primeros proyectos gestados en la calle Jacometrezo y continúa por enclaves fundamentales como Montera o la Gran Vía, mostrando cómo el Metro acompañó e incluso anticipó el crecimiento de la capital. Asimismo, recupera propuestas emblemáticas como la Casa del Metro de Antonio Palacios en la avenida Reina Victoria o la sede de Cavanilles, vinculada al desarrollo industrial de la Compañía. El itinerario culmina en la avenida de Asturias, donde pasó o de presente convergen para reflejar la continuidad de una institución en constante evolución.

Esta exposición es fruto de una investigación desarrollada por el Departamento de Patrimonio Histórico de Metro, en colaboración con arquitectos, especialistas en patrimonio, y presenta un relato que combina rigor histórico, memoria y evocación. A través de documentos, planos, fotografías y testimonios, la muestra trasciende la dimensión puramente infraestructural para revelar el papel del Metro como agente esencial en la construcción de la modernidad y de la identidad urbana de Madrid.

Metro Headquarters. A Journey Through Madrid's Urban Development

This exhibition invites visitors on a journey through the shared history of Madrid and its Metro, two realities that have grown hand in hand since the beginning of the twentieth century. Through its corporate headquarters, understood as discreet yet revealing landmarks, the exhibition offers an insight into the evolution of both the city and the Company itself. In these buildings, architecture becomes a living memory, a witness to the changes that have shaped Madrid and a reflection of the making of the modern city, as well as the people who made it possible.

The journey begins with the first projects conceived in Jacometrezo Street and continues through key locations such as Montera and Gran Vía, illustrating how the Metro accompanied and at times even anticipated the city's growth. It also revisits emblematic proposals such as the Casa del Metro de Antonio Palacios on Reina Victoria Avenue and the Cavanilles headquarters, closely linked to the Company's industrial development. The itinerary concludes on Asturias Avenue, where past and present converge to reflect the continuity of an institution in constant evolution.

This exhibition is the result of research carried out by Metro's Historical Heritage Department in collaboration with architects specialising in heritage conservation. It presents a narrative that combines historical rigour, memory and evocation. Through documents, plans, photographs and testimonies, the exhibition goes beyond the purely infrastructural dimension to reveal the Metro's essential role in shaping both the modernity and the urban identity of Madrid.



LAS SEDES DE METRO UN RECORRIDO POR EL DESARROLLO URBANO DE MADRID

La presente muestra propone un viaje por la historia compartida de Madrid y su Metro, dos realidades que han crecido entrelazadas desde comienzos del siglo XX.

A través de sus sedes corporativas, entendidas como huellas discretas pero reveladoras, la exposición ofrece una mirada a la evolución de la ciudad y de la propia Compañía. En estos edificios, la arquitectura se convierte en memoria viva: testigo de los cambios que han dado forma a Madrid y reflejo de la construcción de la ciudad moderna, así como de las personas que la hicieron posible.

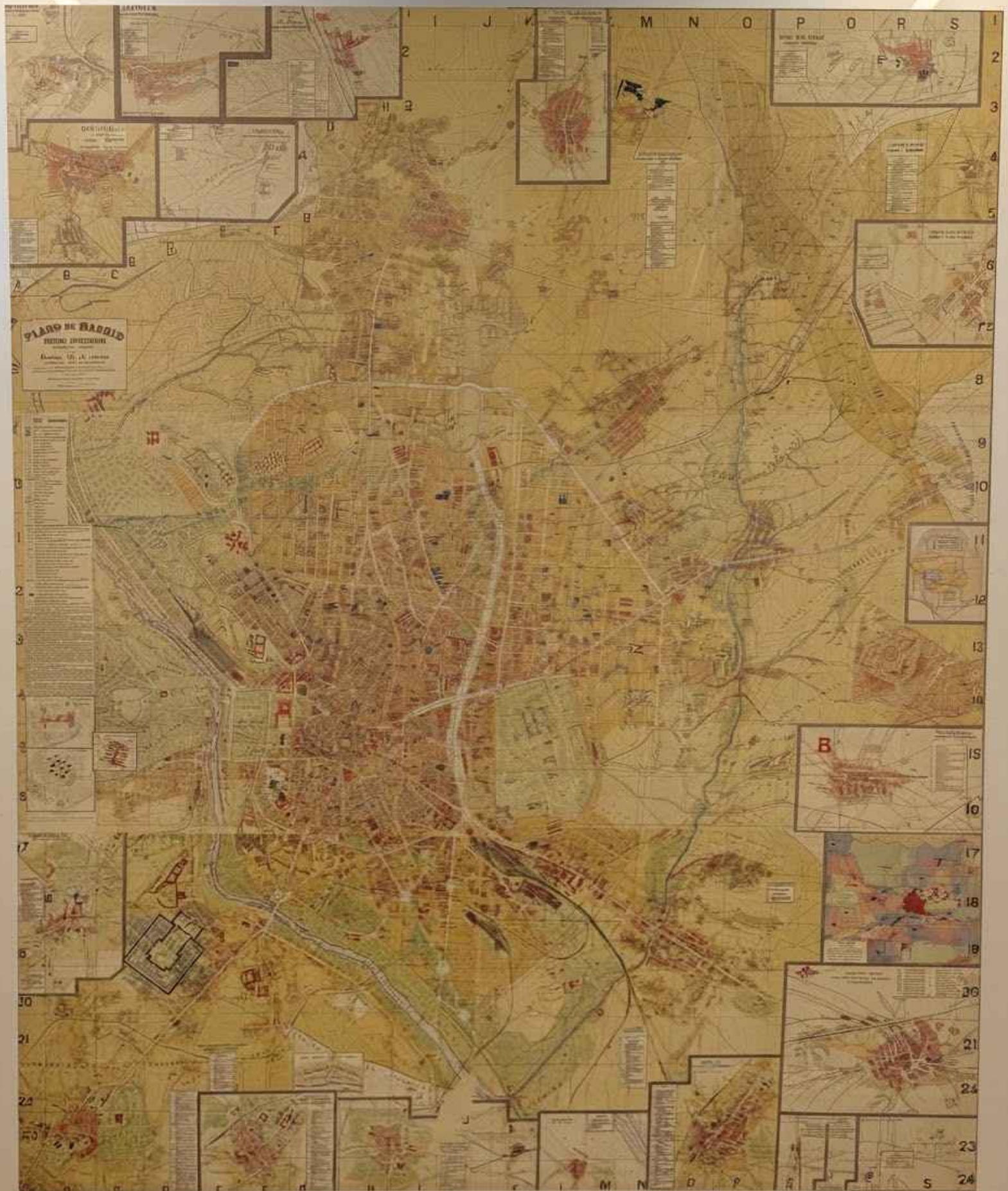
El recorrido se inicia en los primeros proyectos gestados en la calle Jacometrezo y continúa por enclaves fundamentales como Montera o la Gran Vía, mostrando cómo el Metro acompañó e incluso anticipó el crecimiento de la capital. Asimismo, recupera propuestas emblemáticas como la Casa del Metro de Antonio Palacios en la avenida Reina Victoria o la sede de Cavanilles, vinculada al desarrollo industrial de la Compañía.

El itinerario culmina en la avenida de Asturias, donde pasado y presente convergen para reflejar la continuidad de una institución en constante evolución.

Esta exposición es fruto de una investigación desarrollada por el Departamento de Patrimonio Histórico de Metro, en colaboración con arquitectos especialistas en patrimonio, y presenta un relato que combina rigor histórico, memoria y evocación.

A través de documentos, planos, fotografías y testimonios, la muestra trasciende la dimensión puramente infraestructural para revelar el papel del Metro como agente esencial en la construcción de la modernidad y de la identidad urbana de Madrid.

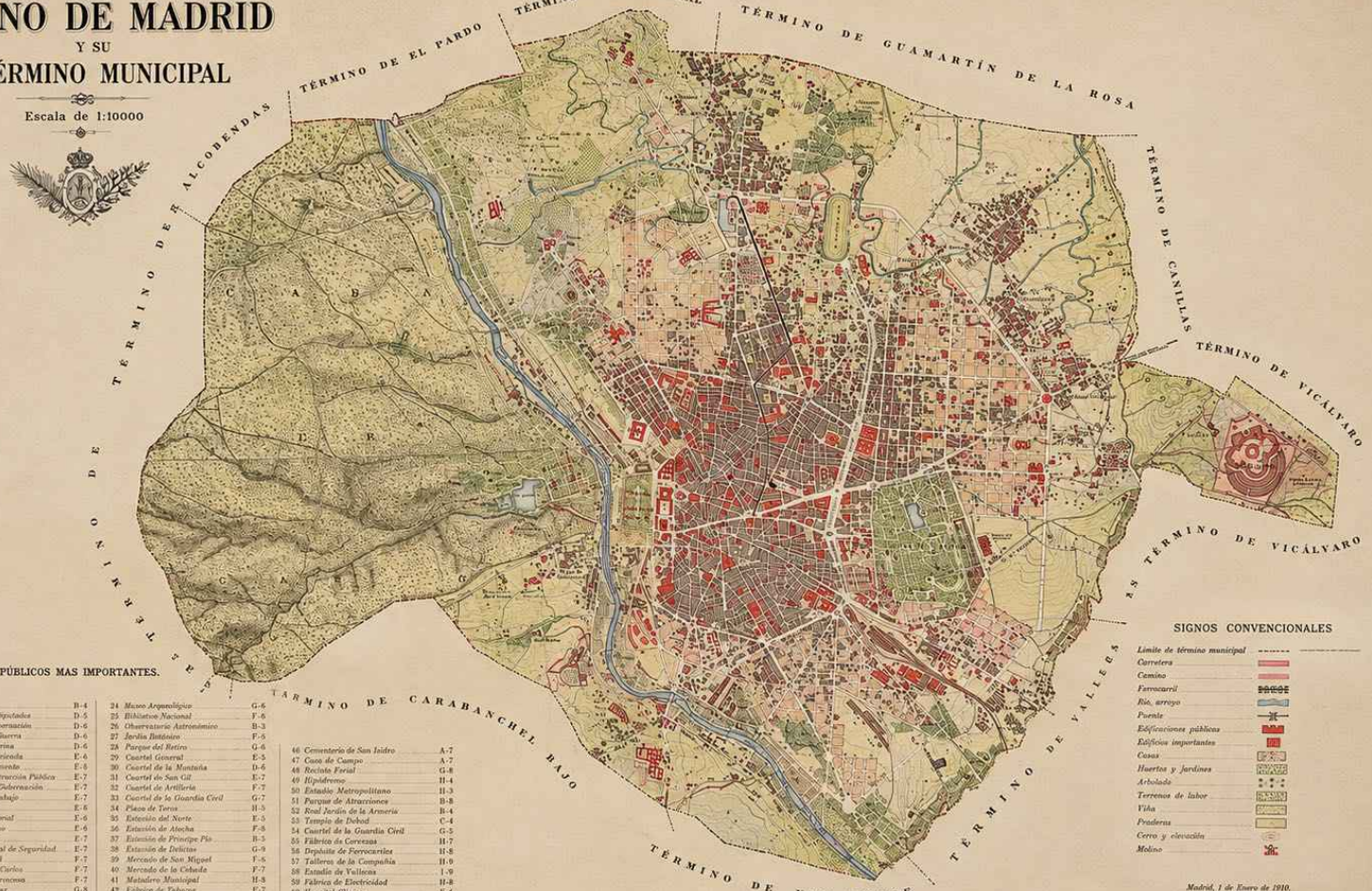
Plano de Madrid y pueblos colindantes al empezar el siglo XX por Facundo Canada López, 1900. Museo de Historia de Madrid.


PLANO DE MADRID

PLANO DE MADRID Y SU TÉRMINO MUNICIPAL

PLANO DE MADRID
Y SU
TÉRMINO MUNICIPAL

Escala de 1:10000



EDIFICIOS PÚBLICOS MAS IMPORTANTES.

1	Palacio Real	B-4
2	Congreso de los Diputados	D-5
3	Palacio de la Gobernación	D-6
4	Ministerio de la Guerra	D-6
5	Ministerio de Marina	D-6
6	Ministerio de Hacienda	E-6
7	Ministerio de Fomento	E-6
8	Ministerio de Instrucción Pública	E-7
9	Ministerio de la Gobernación	E-7
10	Ministerio de Trabajo	E-7
11	Ayuntamiento	E-6
12	Audiencia Territorial	E-6
13	Tribunal Supremo	E-6
14	Casa de Correos	E-7
15	Dirección General de Seguridad	E-7
16	Hospital General	F-7
17	Hospital de San Carlos	F-7
18	Hospital de la Princesa	F-7
19	Hospital de la Paz	G-8
20	Hospital del Niño Jesús	G-8
21	Universidad Central	F-6
22	Escuela de Ingenieros	F-6
23	Museo del Prado	F-6
24	Museo Arqueológico	G-6
25	Biblioteca Nacional	F-6
26	Observatorio Astronómico	B-3
27	Jardín Botánico	F-5
28	Parque del Retiro	G-6
29	Cuartel General	E-5
30	Cuartel de la Montaña	D-6
31	Cuartel de San Gil	E-7
32	Cuartel de Artillería	F-7
33	Cuartel de la Guardia Civil	G-7
34	Plaza de Toros	H-5
35	Estación del Norte	E-5
36	Estación de Atocha	F-8
37	Estación de Príncipe Pío	B-5
38	Estación de Delicias	G-9
39	Mercado de San Miguel	F-6
40	Mercado de la Cebada	F-7
41	Matadero Municipal	H-8
42	Fábrica de Tabacos	E-7
43	Mancomunidad de Aguas	E-8
44	Depósito de Aguas	F-9
45	Cementerio de la Almudena	I-6
46	Cementerio de San Isidro	A-7
47	Casa de Campo	A-7
48	Recinto Ferial	G-8
49	Hipódromo	H-4
50	Estadio Metropolitano	H-3
51	Parque de Atracciones	B-8
52	Real Jardín de la Armería	B-4
53	Templo de Debod	C-4
54	Cuartel de la Guardia Civil	G-5
55	Fábrica de Cervezas	H-7
56	Depósito de Ferrocarriles	H-8
57	Talleres de la Compañía	H-9
58	Estadio de Vallecas	I-9
59	Fábrica de Electricidad	H-8
60	Hospital Clínico	E-6

SIGNOS CONVENCIONALES

- Límite de término municipal
- Carretera
- Camino
- Ferrocarril
- Río, arroyo
- Puente
- Edificaciones públicas
- Edificios importantes
- Casas
- Huertas y jardines
- Arbolado
- Terrenos de labor
- Viña
- Praderas
- Cerro y elevación
- Molino

Madrid, 1 de Enero de 1910.

Levantado y dibujado por los Ingenieros del Municipio.

Dirección de Obras Públicas.

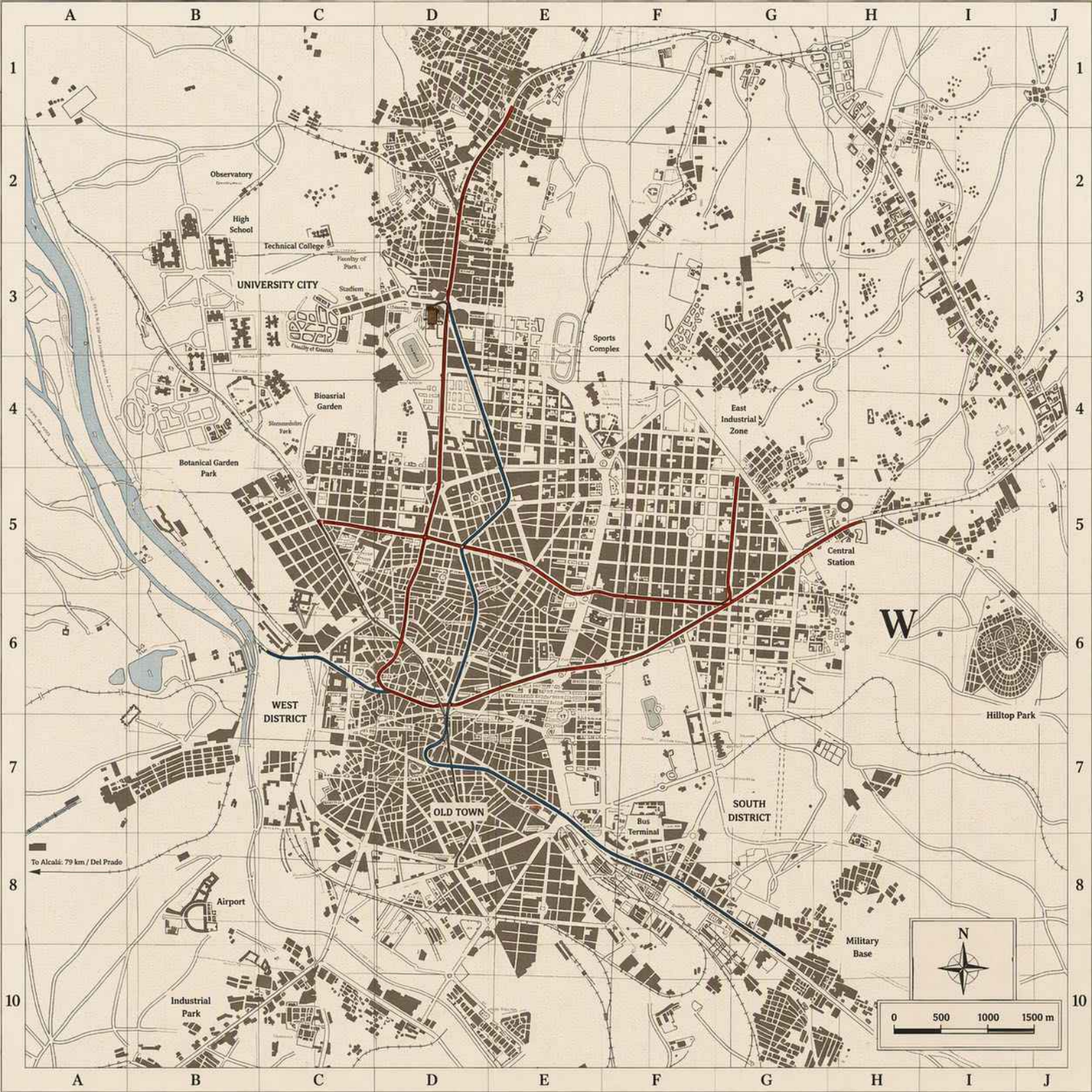
La evolución urbana de Madrid durante los siglos XIX y comienzos del XX constituye un ejemplo destacado de transformación metropolitana. A lo largo del siglo XIX, la ciudad experimentó una expansión impulsada en gran medida por el Plan de Ensanche de Carlos María de Castro, que redefinió la estructura urbana y permitió la incorporación ordenada de nuevos espacios residenciales y de actividad económica.

El plano histórico de 1900 refleja con claridad las modificaciones que experimentó la capital como consecuencia de este proceso de expansión. Una década más tarde, el plano de 1910 muestra ya la traza de la futura Gran Vía y las primeras fases de su construcción, una intervención urbanística que transformaría de manera decisiva la movilidad, la conectividad y la imagen de la ciudad.

La apertura de la Gran Vía y, pocos años después, la puesta en funcionamiento del metro de Madrid, constituyeron hitos fundamentales en la modernización urbana.
Ambas infraestructuras favorecieron una mayor integración de los distintos barrios y contribuyeron al desarrollo económico y social de la capital.

En conjunto, esta serie de planos históricos, complementada con los elaborados para este estudio, permite analizar de forma visual y cronológica la relación entre la evolución de Madrid, el crecimiento de su red de transporte metropolitano y la ubicación de las distintas sedes de la Compañía. En este plano de 1910 de Núñez Granés aparece el tramo inaugural de la línea 1, así como la sede de la compañía Mengemor, donde se gestó el proyecto del metropolitano, y la primera sede del Metropolitano Alfonso XIII en la calle Montera.

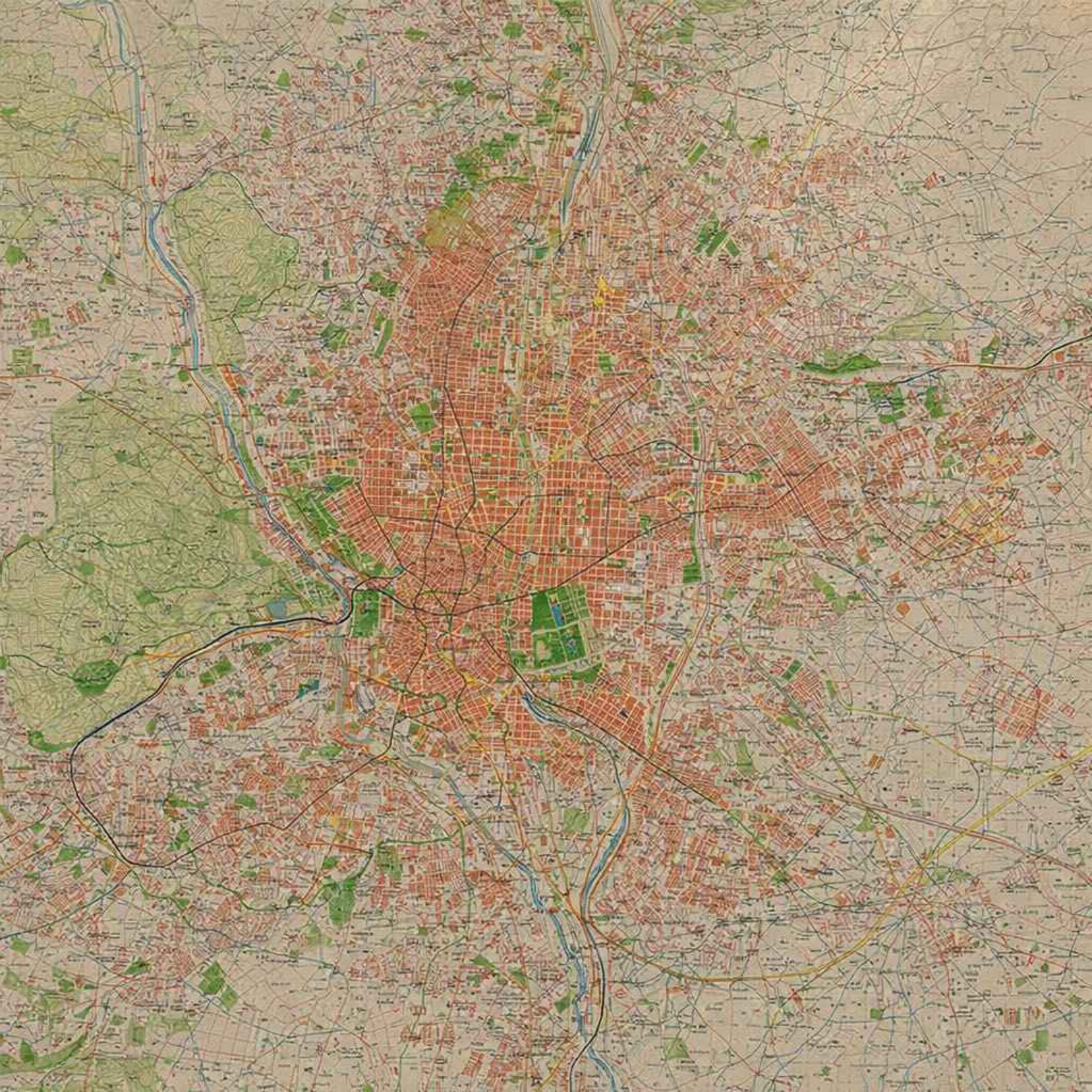
Sobre plano de Madrid realizado por la US ARMY, 1943. University of Texas Library


A B C D E F G H I J
1 2 3 4 5 6 7 8 10
Observatory
High School
Technical College
Faculty of Psych.
UNIVERSITY CITY
Stadium
Faculty of Chemistry
Sports Complex
Bioasrial Garden
Botanical Garden Park
East Industrial Zone
Central Station
W
WEST DISTRICT
Hilltop Park
OLD TOWN
Bus Terminal
SOUTH DISTRICT
To Alcalá: 79 km / Del Prado
Airport
Military Base
Industrial Park
N
0 500 1000 1500 m

Sobre el plano de 1943 puede verse la prolongación de la línea 3 (amarillo) desde Sol hasta Argüelles y la nueva línea 4 (marrón), desde Argüelles hasta Goya.

Este plano refleja la extensión que alcanzó la red de Metro durante la primera concesión. En ese momento la sede social ya se había trasladado a Pii Margall, 7 y se encontraba en fase de proyecto la sede no construida en la avenida de Reina Victoria.

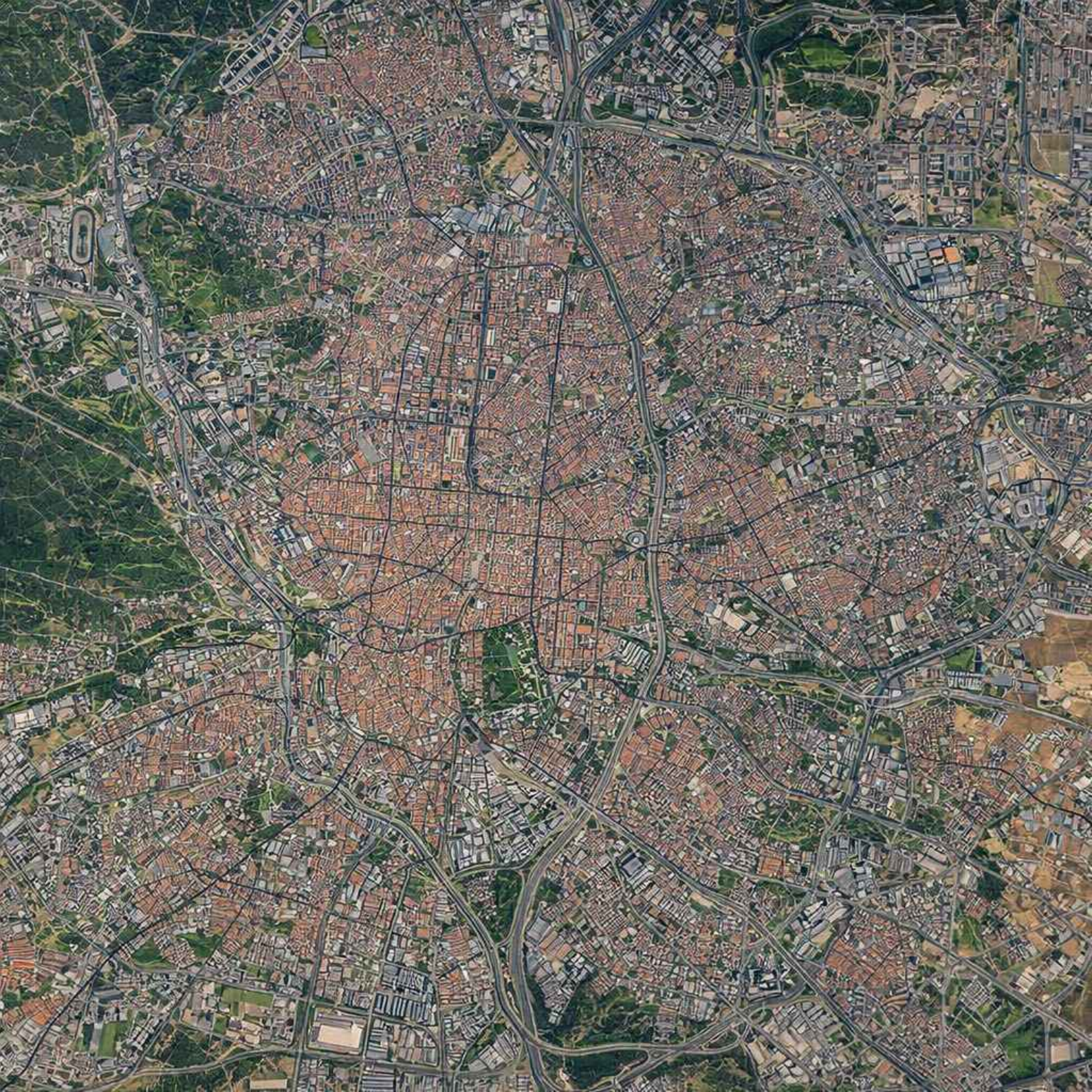
Sobre plano de Madrid, 1975.
Instituto Geográfico Nacional



Durante las décadas de 1950, 60 y 70 continúa creciendo la red mediante ampliaciones y nuevas líneas. Sobre el plano puede observarse claramente una de las importantes incorporaciones, la línea 6 (gris), ejecutada desde Ciudad Universitaria hasta Laguna.

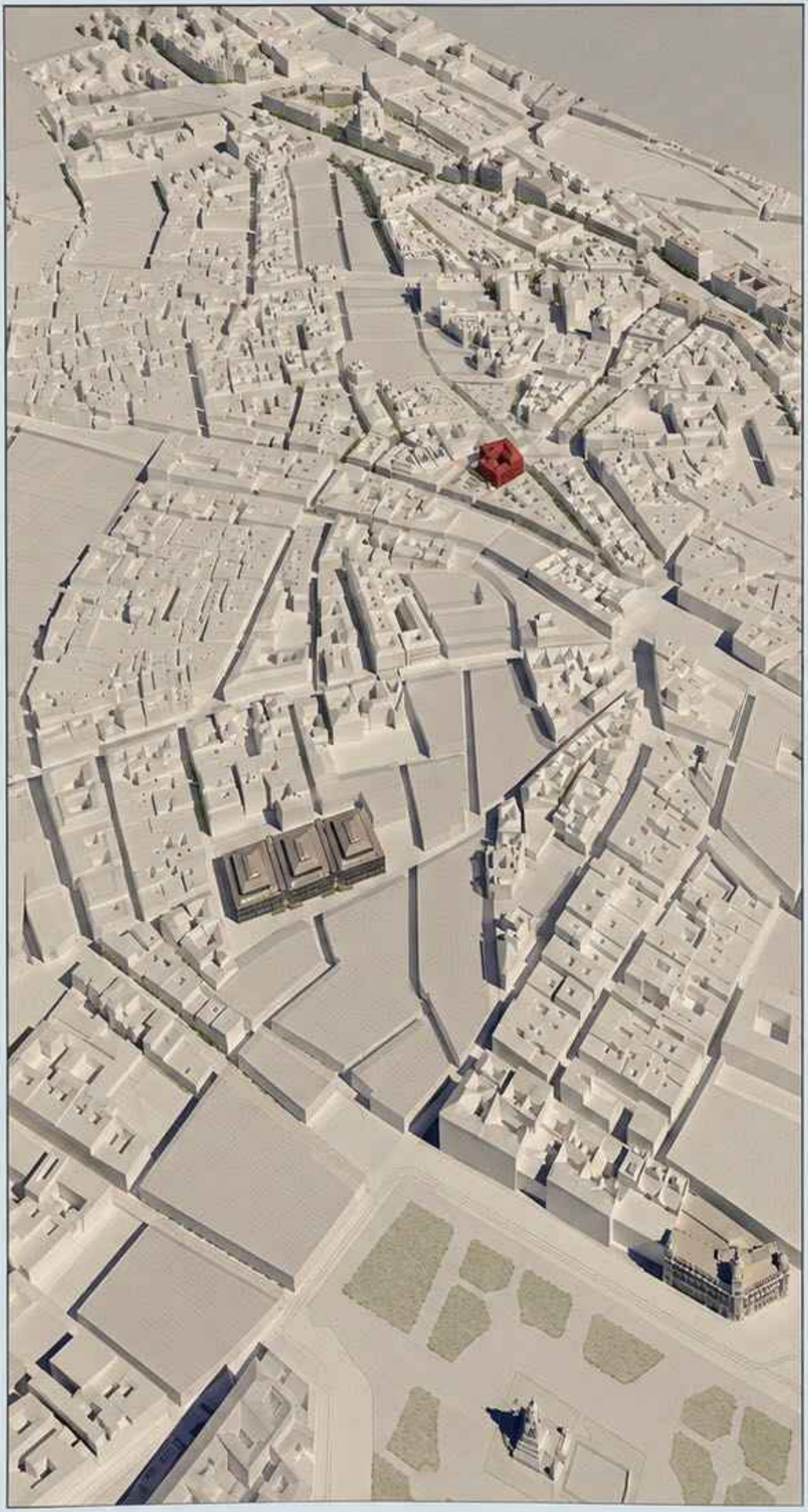
También la línea 8 (rosa), al norte, que une Nuevos Ministerios con el barrio de Fuencarral y Avenida de América; la 9 (morado), desde Herrera Oria hasta Pavones, en Moratalaz; y la 10 (azul oscuro) desde Plaza de España hasta Alonso Martínez. En esa época la sede social ya se había trasladado a la calle Cavanilles, 58.

Sobre ortofotografía de Madrid,2013.
Geoportal del Ayuntamiento de Madrid



Desde 1975, coincidiendo con la llegada de la democracia y el intenso crecimiento metropolitano de Madrid, la red de Metro ha experimentado una profunda transformación. A partir de los años 90, su extensión pasó de poco más de 100 kilómetros a cerca de 300 en la actualidad, gracias a sucesivos planes de ampliación que permitieron dar servicio a nuevos desarrollos urbanos y municipios del área metropolitana. Paralelamente, la modernización de infraestructuras, estaciones y material móvil mejoró la capacidad, accesibilidad y eficiencia del sistema. La evolución de la red ha sido, así, un elemento fundamental en la expansión y articulación territorial de Madrid.

ESTADO PREVIO A LA GRAN VÍA



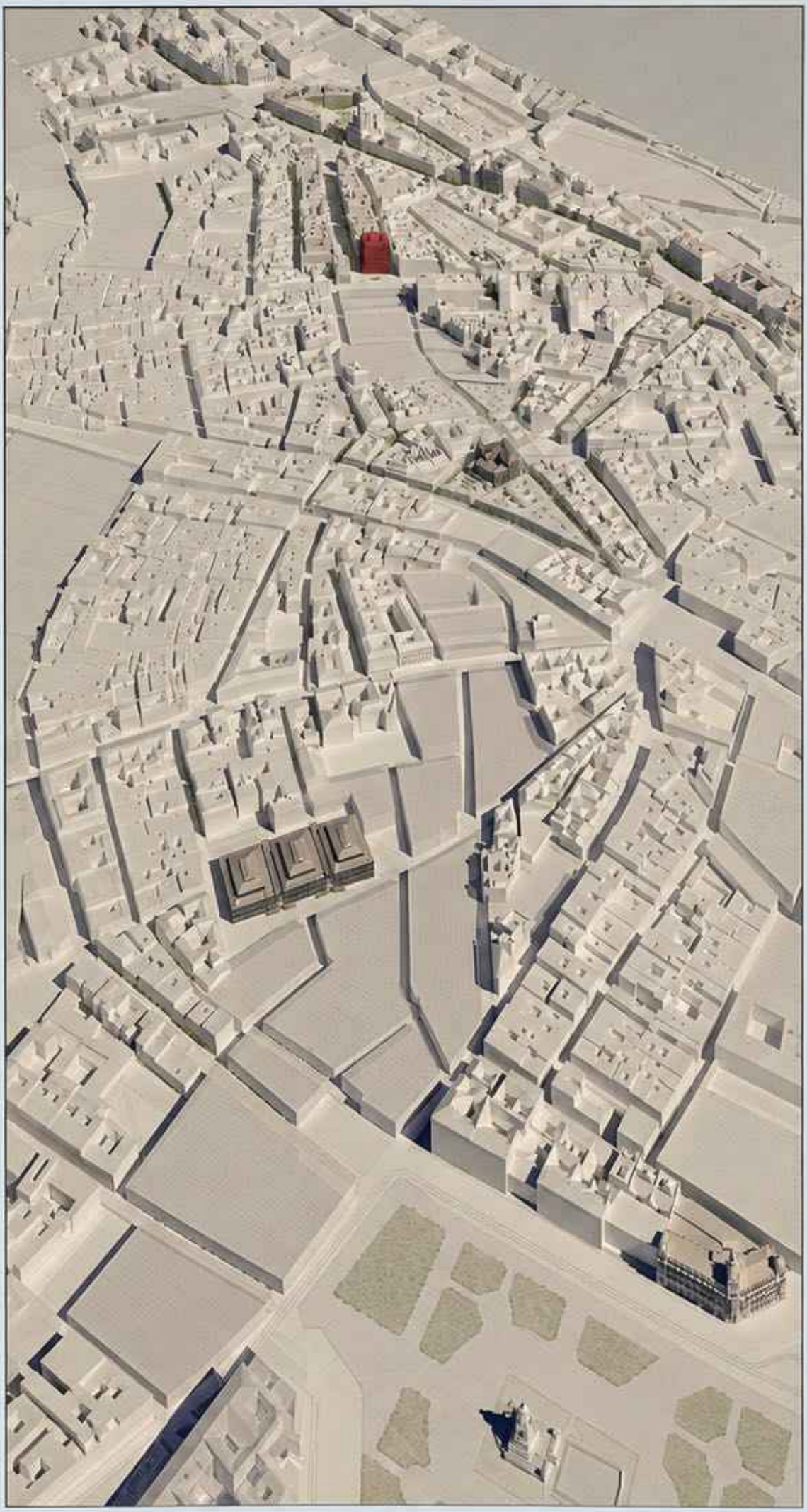
ESTADO PREVIO A LA GRAN VÍA

El primer edificio que albergó las oficinas de la empresa predecesora de la Compañía Metropolitano se ubicó en una casa de vecinos tradicional de Madrid con fachada a tres calles y tres plantas, además de la baja. Para su mejor comprensión los modelos infográficos representan de forma volumétrica los edificios previos.

La demolición de edificios y construcción de la Gran Vía fue progresiva por lo que se representa de forma conjunta para obtener una idea de cómo era.

Vista de la sede de Jacometrezo, 66 en su entorno previo a la construcción de la Gran Via.

GRAN VÍA TRAMO 1



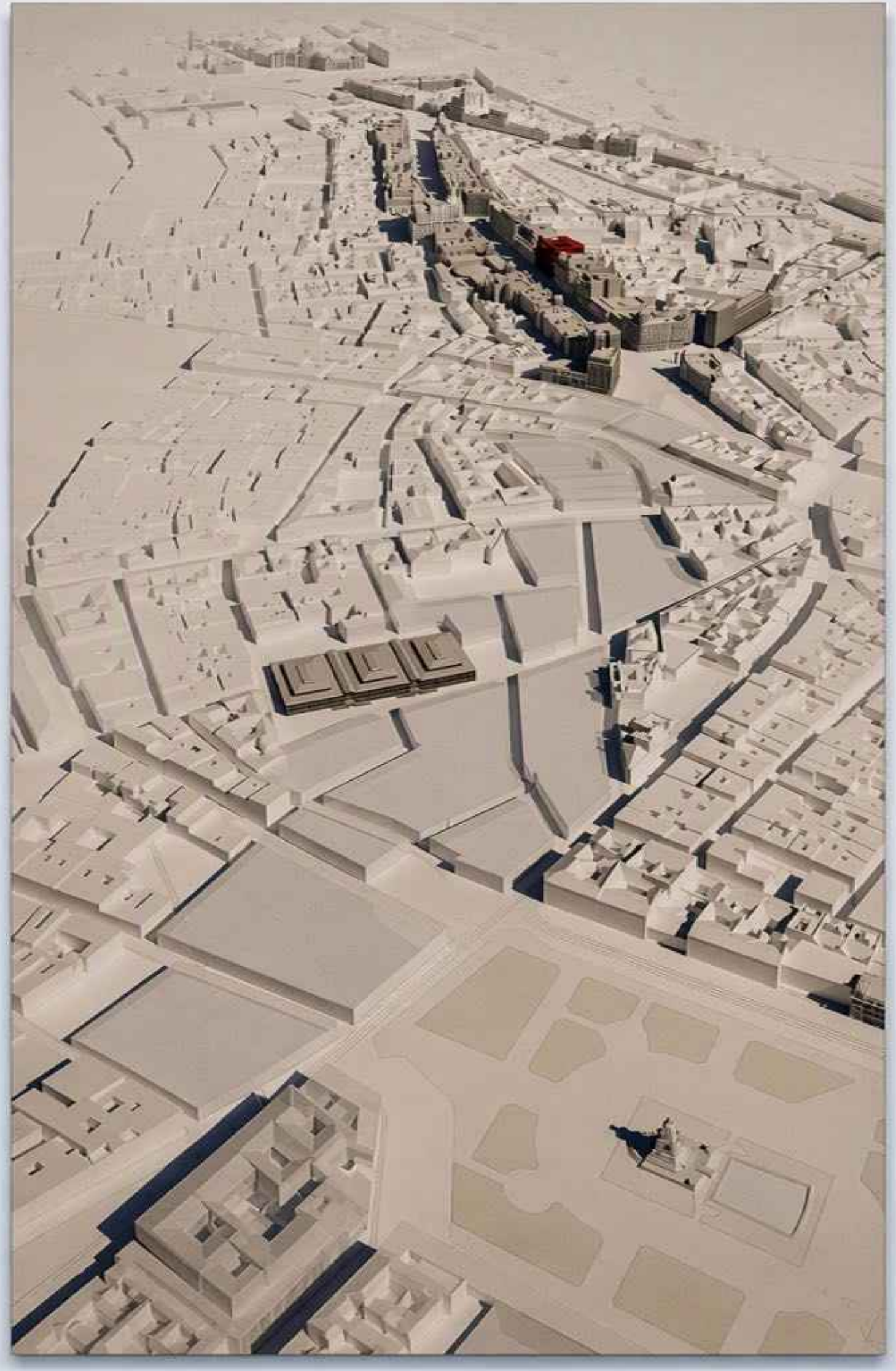
NUEVO EDIFICIO DEL AYUNTAMIENTO

GRAN VÍA TRAMO 1

El primer tramo de la Gran Vía concentra la arquitectura más historicista del conjunto y sus edificios fueron construidos casi simultáneamente, lo que aún hoy le confiere una notable unidad visual. En este sector, la fachada principal de la sede de Metro se abría hacia la Red de San Luis, reforzando su protagonismo urbano por su ubicación en el ensanchamiento de la calle Montera.

Vista de la sede de la calle Montera, 54 y del primer tramo construido de la Gran Vía.

GRAN VÍA TRAMO 2

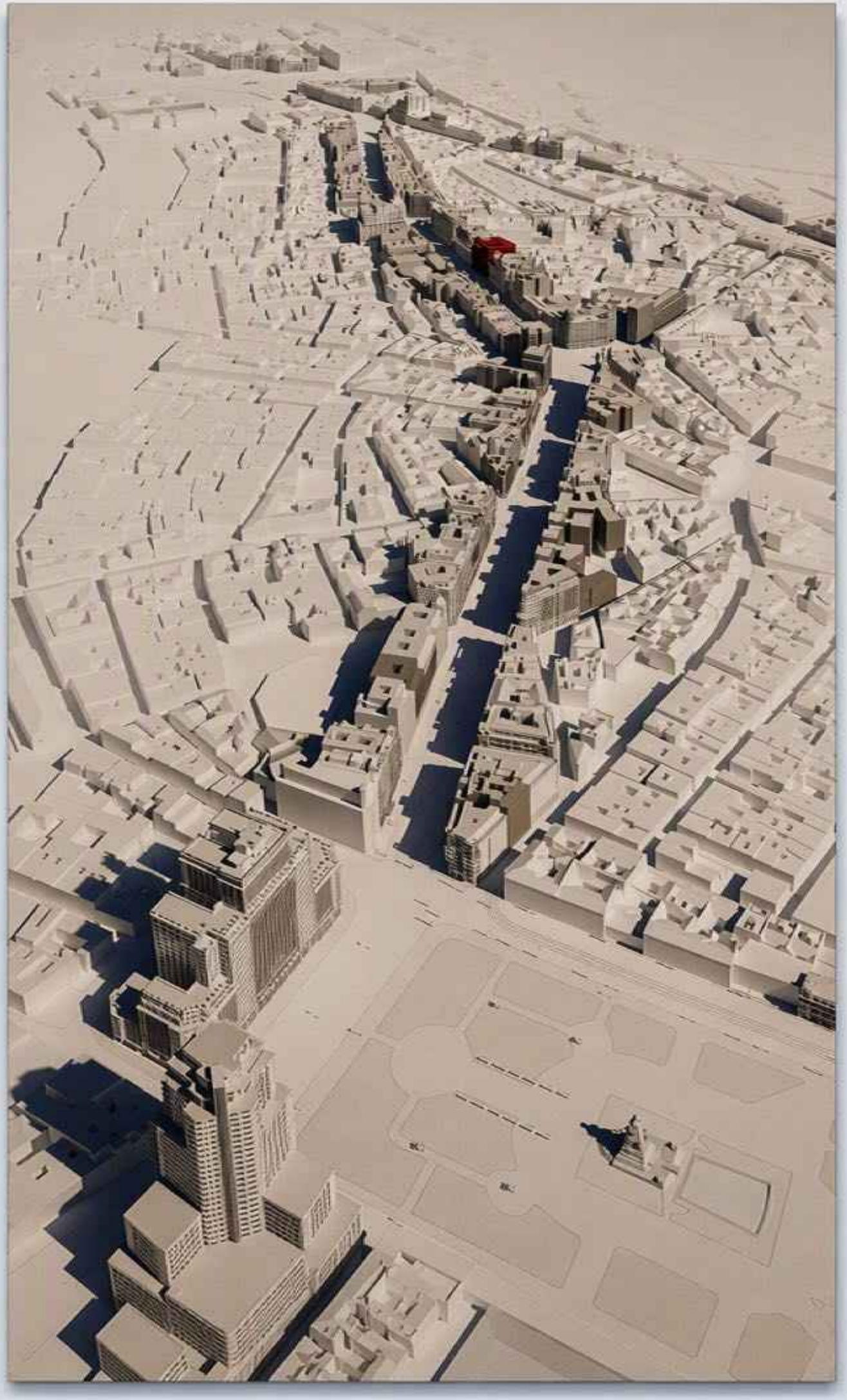


GRAN VÍA TRAMO 2

El segundo tramo de la Gran Vía reflejó un cambio de usos con la incorporación de grandes comercios y espacios de ocio, como los Almacenes Madrid-París o el Palacio de la Música. El edificio que albergó la sede de la compañía compartía además ubicación con la librería de la editorial Espasa-Calpe.

Vista de la sede de la avenida Pi i Margall, 7 y del primer y segundo tramo de la Gran Via ya construidos.

GRAN VÍA TRAMO 3

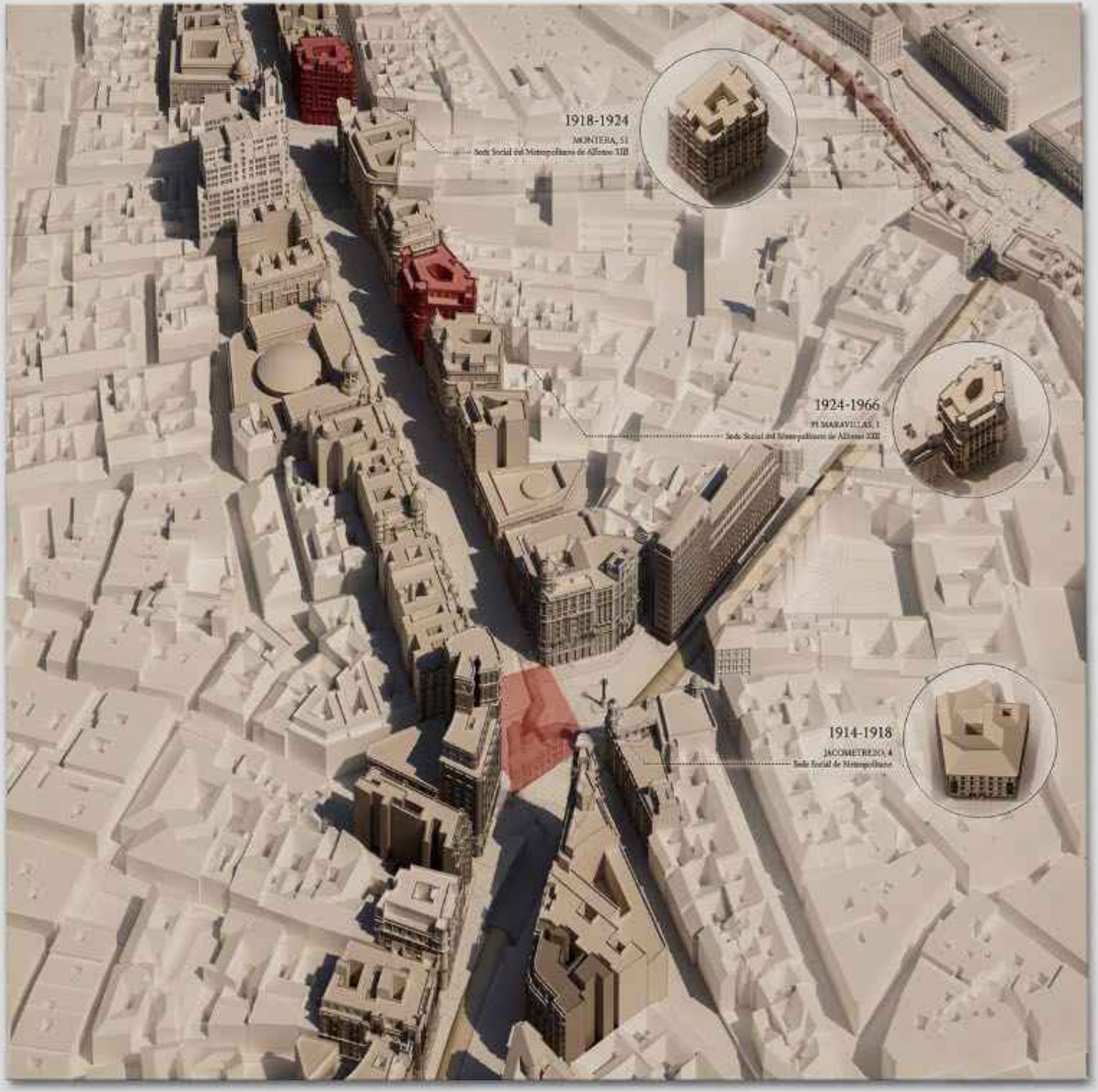


GRAN VÍA TRAMO 3

El último tramo de la Gran Vía se construyó principalmente tras la Guerra Civil y presenta una arquitectura distinta a la de los tramos anteriores. Coincidió además con la reordenación de la plaza de España como cierre de la avenida y enlace con la calle Princesa, haciendo realidad la conexión del centro con Argüelles.

Vista de la sede de Pi i Margall, 7 en la Gran Vía completada.

LAS SEDES DE LA GRAN VÍA


1918-1924
MONTERA, 51
Sede Social del Metropolitano de Alfonso XIII
1924-1966
PI MARAVILLAS, 1
Sede Social del Metropolitano de Alfonso XIII
1914-1918
JACOMETREZO, 4
Sede Social de Metropolitano

LAS SEDES DE LA GRAN VÍA

Los inicios de la Compañía y la Gran Vía comparten tiempo y espacio, ya que las tres primeras sedes se situaron sobre este eje urbano. En esta vista se muestran los edificios de las tres primeras sedes de la Compañía.

La construcción de la Gran Vía conllevo un proceso continuo de derribos y nuevas construcciones que se ha reflejado volumétricamente sobre las infografías aquí representadas.

Vista de la Gran Vía completada con las sedes de Jacometrezo, Montera y Pii Margall.

Vistas de la Gran Via,
con el Palacio de la Prensa en
primer término.



Vistas de la Gran Via, con el Palacio de la Prensa en primer término.
Virgilio Muro. Diciembre de 1933. Archivo ABC (SS65766)

CALLE JACOMETREZO, 66
MENGEMOR 1914-1918

1. Infografía del edificio sede en Jacometrezo, 66.

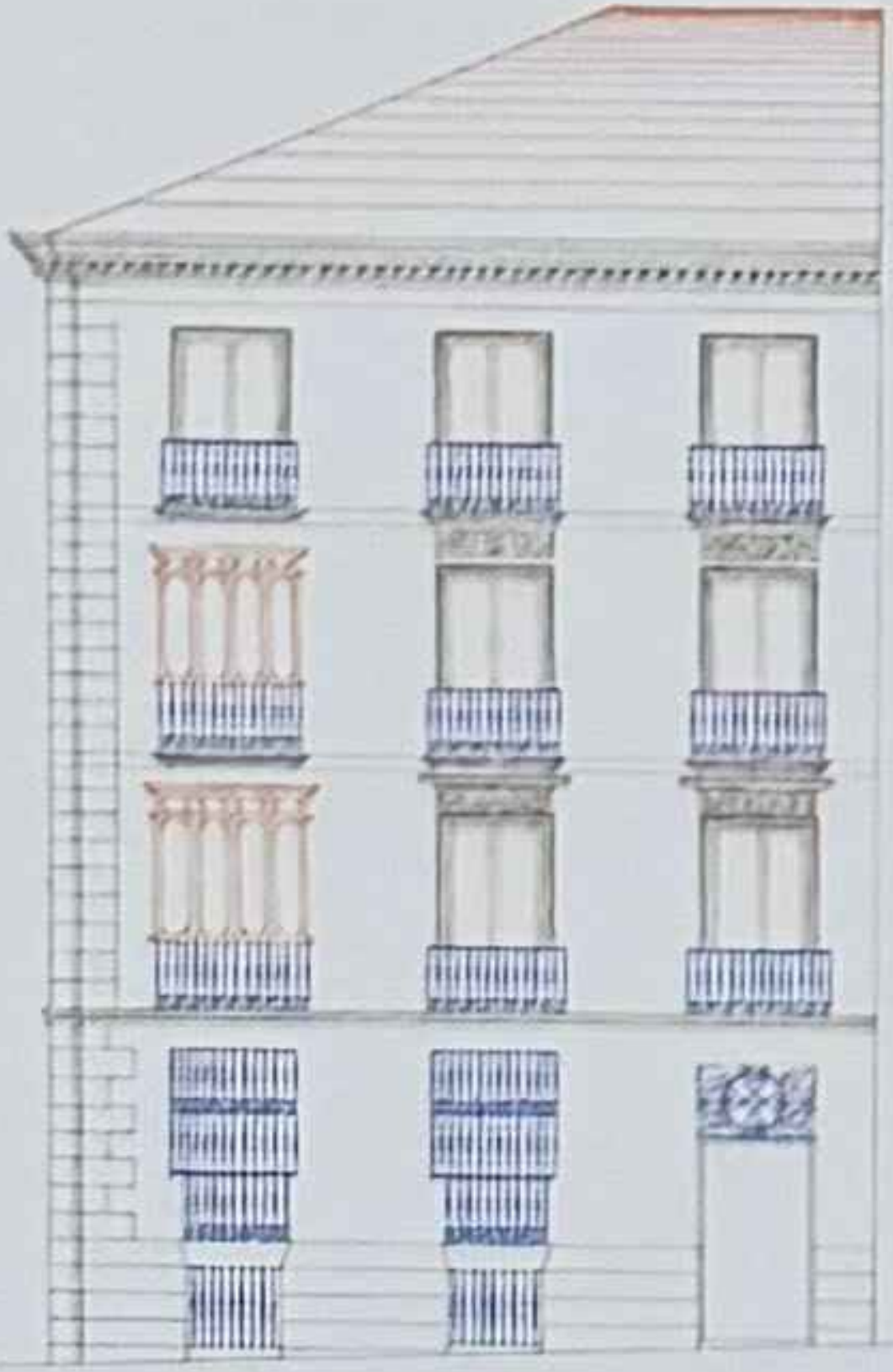


2. Plaza de Callao antes y después de las obras, con el edificio de la calle Jacometrezo, 66 y el cine teatro Gran Vía a su izquierda.




LENGUAS VIVAS
BERLITZ
ARENAL 24
LA SERRANA
EL MUNDO

3. Planos del edificio de la calle Jacometrezo, 66



Madrid 13 de Junio de 1871

Los Arquitectos

Jose P. Corrabeny — Fran.co Andres Ovando



Madrid 13 de Junio de 1901

Los Arquitectos

José P. Collantes y Eg.

Fco. Andrés Cla...

CALLE JACOMETREZO, 66
MENGEMOR 1914 - 1918

El antecedente inmediato de la primera sede de la Compañía que impulsó la creación del ferrocarril metropolitano se encuentra en la empresa eléctrica Mengemor, fundada por los ingenieros Carlos Mendoza, Antonio González Echarte y Alfredo Moreno. Sus oficinas ocupaban parte de un inmueble tradicional situado en la calle Jacometrezo, en un tramo que hoy correspondería al espacio comprendido entre el edificio Capitol y el Palacio de la Prensa.

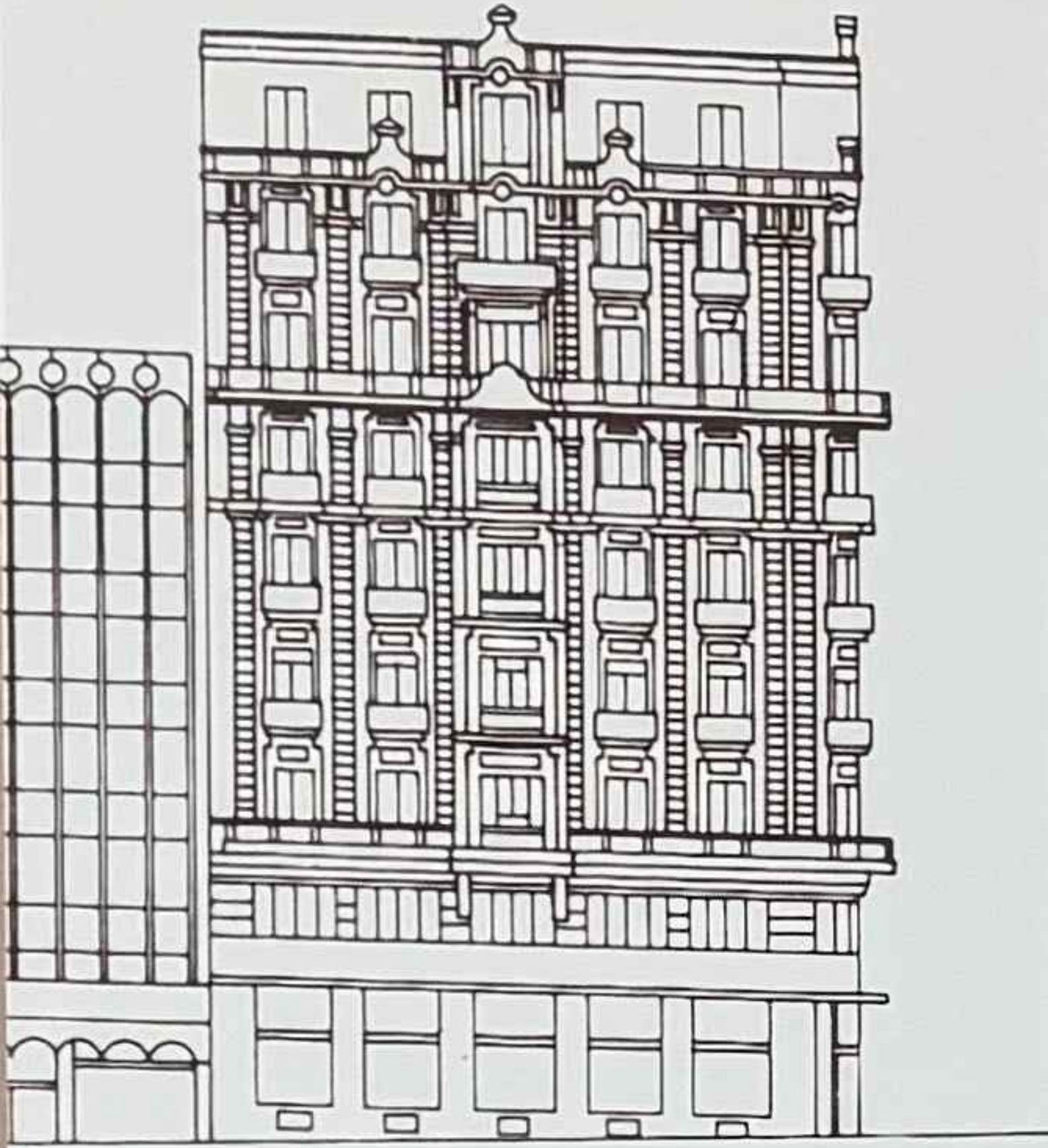
Desde estas dependencias, los ingenieros **Otamendi**, **Echarte** y **Mendoza** promovieron el proyecto de una línea ferroviaria subterránea que conectará la Puerta del Sol con el barrio de Cuatro Caminos. Concebida inicialmente bajo la denominación de Ferrocarril Central-Metropolitano, la iniciativa obtuvo la concesión oficial en 1917 gracias, entre otros apoyos, al respaldo financiero del rey Alfonso XIII.

El edificio, construido en 1858 y reformado en 1901 bajo la dirección del arquitecto José López Sallaberry, se encontraba en un entorno sometido a profundas transformaciones urbanas. Muy cerca se alzaba el desaparecido Teatro-Cine Gran Vía, cuyo derribo fue consecuencia directa de la apertura de la nueva avenida.

La remodelación de este sector de la ciudad obligó al traslado de las oficinas, iniciando así un periodo itinerante para la sede de la Compañía. Sus sucesivos emplazamientos acompañaron el proceso de renovación impulsado por la Gran Vía, reflejando la estrecha relación entre el desarrollo de Metro de Madrid y la transformación de la capital durante los inicios del siglo XX.

CALLE DE LA MONTERA,54
COMPAÑÍA METFOPOLITANO
ALFONSO XIII 1918 - 1924

1. Alzado elaborado por DNA Estudio sobre los planos de la sede de Montera, 54



2. Infografía del edificio de Montera, 54 con su entorno próximo.



3. Gran Via y la Red de San Luis


MOTORES

4. Infografía con la vista general de la sede de Montera, 54.



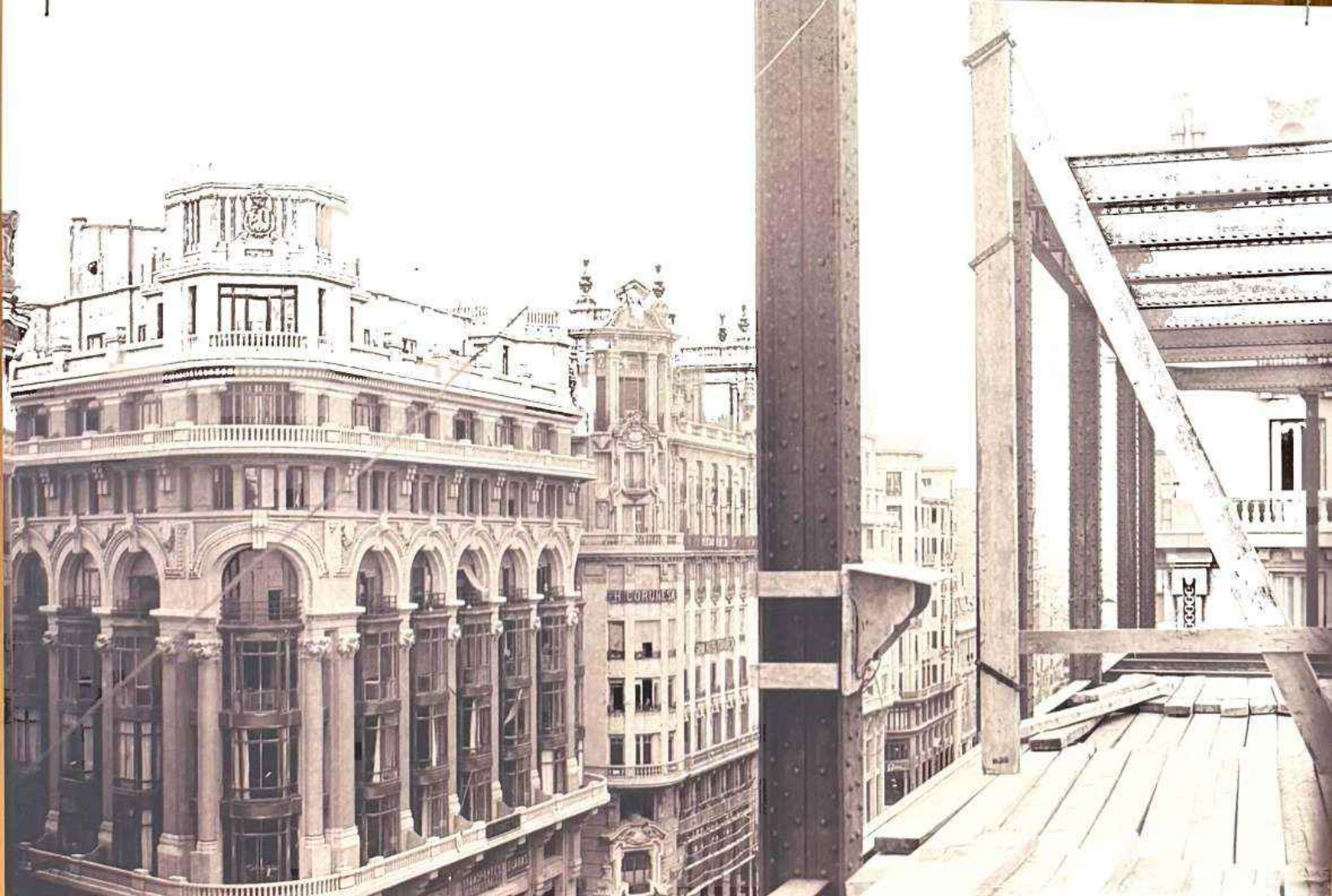
5. Vista de la calle Gran Vía, con el templete del Metro en el centro.


DENTISTA
METRO

6. Vista de la calle de Gran Vía tomada desde un aeroplano.



7. Edificio de Telefónica en Gran Vía en construcción. 1927.



CALLE DE LA MONTERA, 54
COMPAÑÍA METROPOLITANO ALFONSO XIII
1918 - 1924

El impulso definitivo que supuso la capitalización de la empresa trajo consigo también su cambio de denominación, que pasó a ser Compañía Metropolitano Alfonso XIII. Paralelamente, el primer tramo de la Gran Vía avanzaba en paralelo a los derribos que transformaban el centro de Madrid.

En este contexto, la sede se trasladó al edificio proyectado por el arquitecto **José López Sallaberry** entre 1915 y 1918 en el número 54 de la calle Montera (actual Gran Vía, 21). Concebido originalmente como inmueble residencial, su diseño, en sintonía con la corriente historicista, incorporaba en la fachada elementos de inspiración barroca.

Aunque la estancia de la sede en la calle Montera fue breve, el entorno reflejaba de forma especialmente significativa la profunda transformación que vivía la ciudad. Por un lado, el primer tramo de la Gran Vía acababa de inaugurarse; por otro, se abría la línea 1 del metro. En el punto de encuentro de ambos procesos se alzaba, desde 1919, el emblemático templete diseñado por el arquitecto **Antonio Palacios** a los pies del edificio, en la conocida como Red de San Luis.

AVENIDA PI I MARGALL, 7
Compañía Metropolitano Alfonso XIII
Compañía Metropolitano de Madrid 1924-1966

1. Tarjeta postal con el edificio sede de la Compañía Metropolitano de Madrid



5 PALACIO

PALACIO

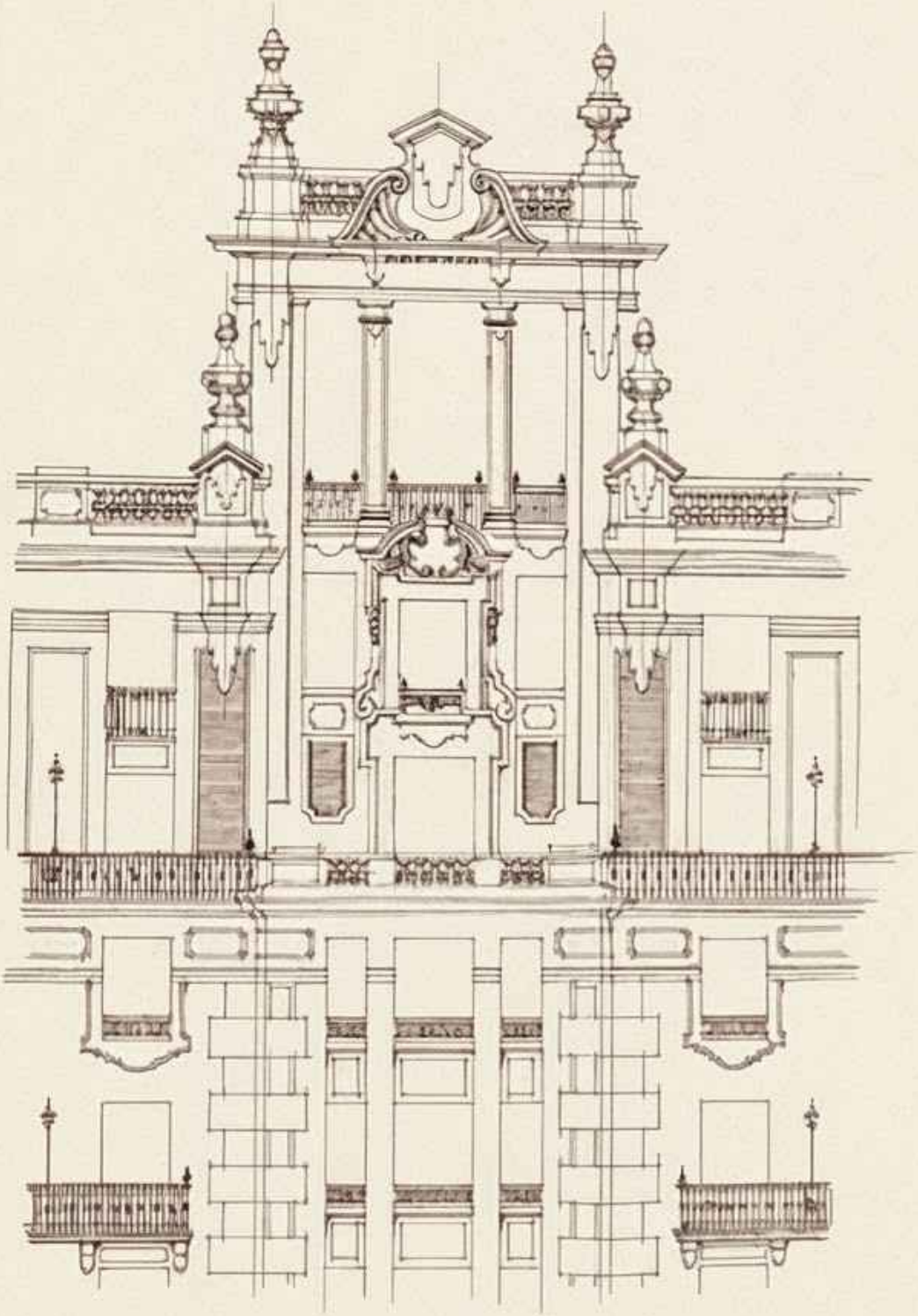
DONDE SE HALLA INSTALADA

"LA PATRIA HISPANA" S.A. de Seguros.

Avenida de Pi y Margall, 7. MADRID.

2. Planos del proyecto de la Casa de Alquiler propiedad de la Sociedad Anónima La Constructora Calpense firmado por José Yárnoz Larrosa, 1920.

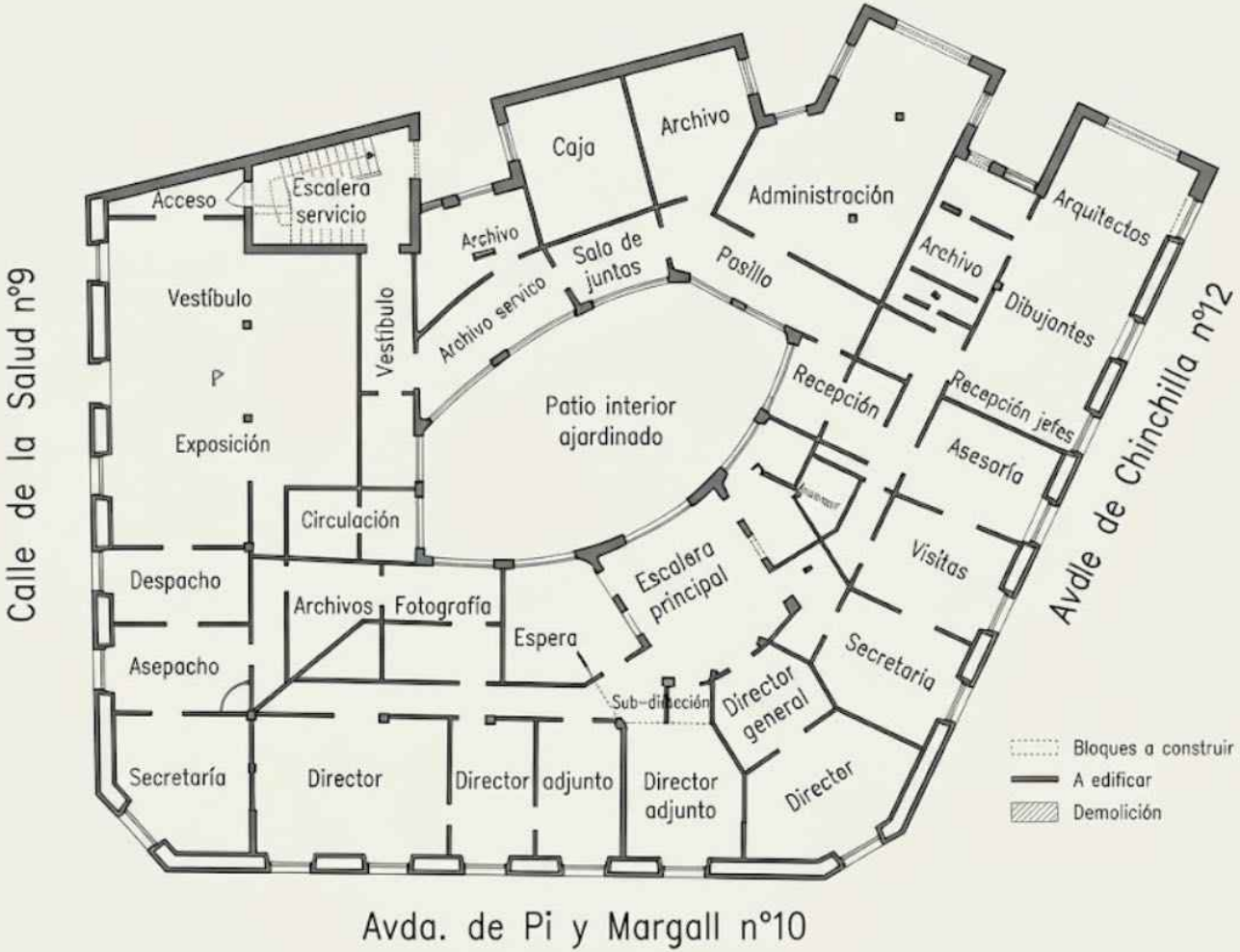
PROYECTO DE CASA DE ALQUILER
PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD ANÓNIMA
LA CONSTRUCTORA CALPENSE



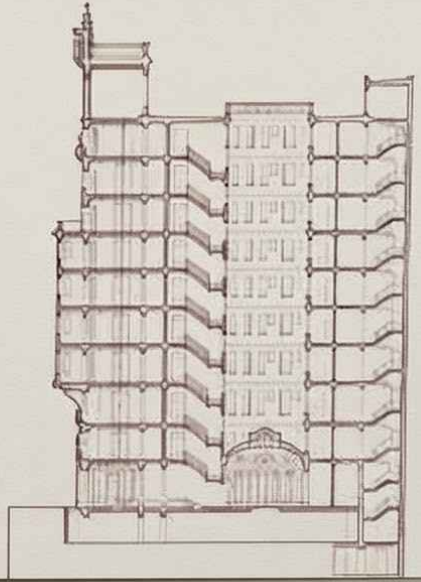
REFORMA DEL TORREON

ESCALA 1:50

J. Gómez Lozano


Calle de la Salud nº9
Avda. de Pi y Margall nº10
Avdle de Chinchilla nº12
Acceso
Escalera servicio
Vestíbulo
P
Exposición
Vestíbulo
Circulación
Despacho
Asepacho
Archivos
Fotografía
Espera
Escalera principal
Sub-dirección
Secretaría
Director
Director adjunto
Director adjunto
Director general
Director
Secretaria
Visitas
Asesoría
Recepción jefes
Recepción
Dibujantes
Arquitectos
Archivo
Administración
Pasillo
Archivo
Sala de juntas
Archivo servico
Caja
Archivo
Patio interior ajardinado
Bloques a construir
A edificar
Demolición


CALLE DE LA SALUD
CALLE DE PI Y MARGALL
CALLE DE CHINCHILLA



3. Infografía con vista general de la sede de Pi i Margall, 7.



4. Exterior del edificio sede de La Patria Hispana Seguros y de la librería Calpe.


PENSION AVENIDA
PENSION VENECIA
H. CORONESA
LA CARTA ANUNCIADORA
LA PATRIA HISPANA
S. A. DE SEGUROS FUNDADA EN 1916
ALMACENES
CASA DE TODOS
CHAMPAGNE
"EZCABA"
AUTOMÓVILES
DFP

AVENIDA PI I MARGALL, 7 COMPAÑÍA METROPOLITANO ALFONSO XIII / COMPAÑÍA METROPOLITANO DE MADRID 1924 - 1966

La continuación de los derribos y la prolongación de la Gran Vía hacia el oeste dieron lugar a la construcción del segundo tramo, hasta la actual plaza de Callao. Aproximadamente a mitad de este recorrido (en el actual número 29), el arquitecto José Yárnoz Larrosa proyectó en 1920 un edificio de viviendas con locales comerciales en planta baja, que sería ocupado por la editorial Espasa-Calpe tras la finalización de las obras en 1923.

El edificio responde nuevamente al lenguaje neobarroco que se consolidó en la Gran Vía tras el éxito de la conocida "Casa del Cura", denominación popular de la ampliación y reforma de la iglesia de San José realizada en 1913.

La instalación de las denominadas "**oficinas centrales**" de la Compañía tuvo lugar prácticamente de forma inmediata a la finalización del edificio, tras la adaptación de la planta del entresuelo. Durante más de cuarenta años, la sede permaneció en pleno corazón de la Gran Vía, desde donde se dirigieron la puesta en servicio de las primeras líneas y sus sucesivas ampliaciones, creciendo progresivamente hasta ocupar tres plantas del inmueble.

LAS SEDES DE LA GRAN VÍA

1. Construcción del segundo tramo de la Gran Vía que abarcaba desde la Red de San Luis hasta Plaza del Callao, en 1920.



2. La Gran Vía madrileña.



3. Vista de la Gran Vía desde el edificio de Telefónica en construcción



4. Vista de Madrid tomada desde la parte alta del edificio de Telefónica en Gran Vía.



5. Las sedes sociales de Metro y la evolución de la red sobre los planos de derribos y obras de la Gran Vía.

OBRAS DE LA GRAN VÍA.

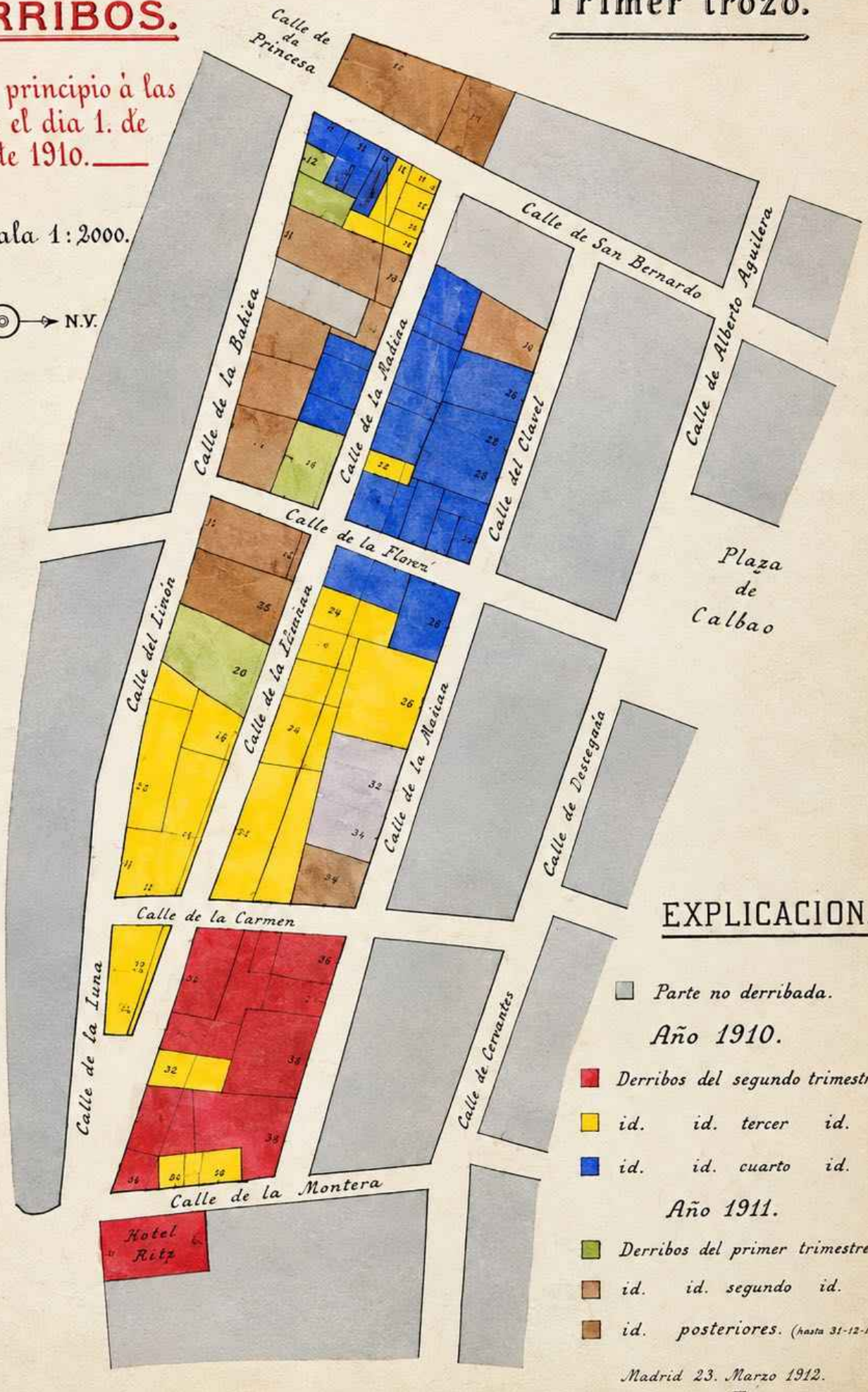
Primer trozo.

DERRIBOS.

Se dió principio á las obras el dia 1. de abril de 1910.

Escala 1:2000.

N.V.



EXPLICACION.

Parte no derribada.

Año 1910.

Derribos del segundo trimestre.

id. id. tercer id.

id. id. cuarto id.

Año 1911.

Derribos del primer trimestre.

id. id. segundo id.

id. posteriores. (hasta 31-12-11)

Madrid 23. Marzo 1912.

JB

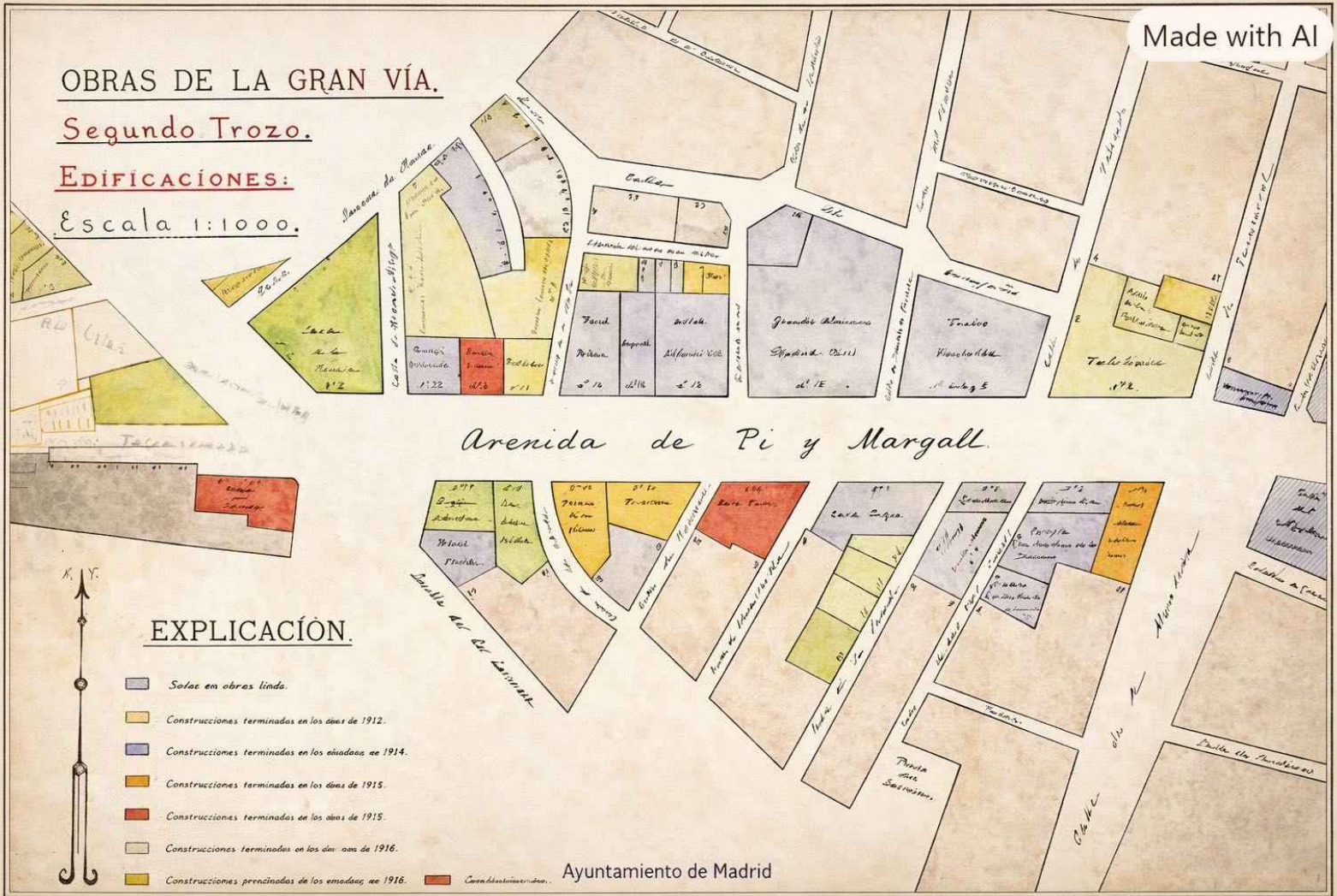
Made with AI

OBRAS DE LA GRAN VÍA.

Segundo Trozo.

EDIFICACIONES:

Escala 1:1000.



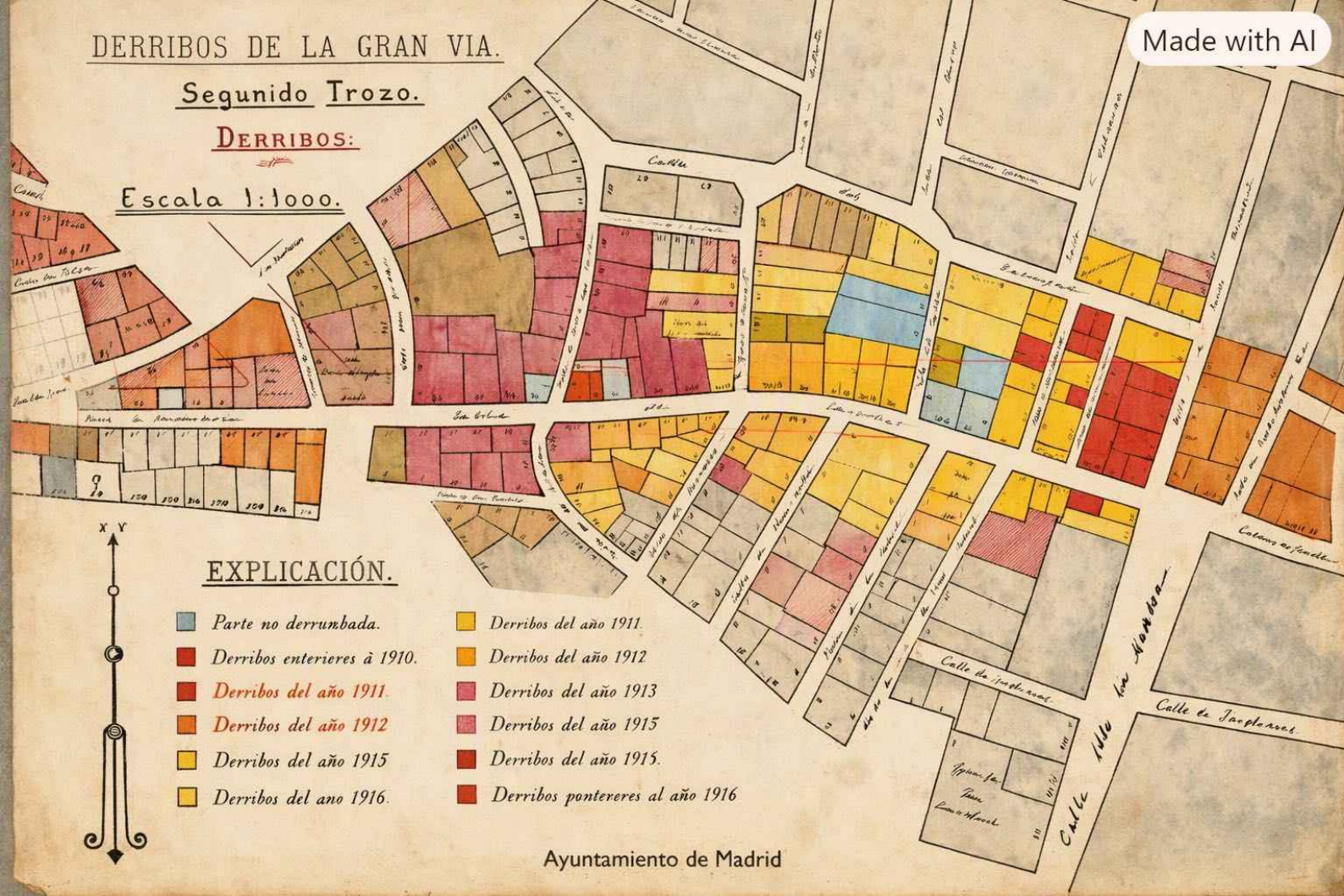
Made with AI

DERRIBOS DE LA GRAN VIA.

Segunido Trozo.

DERRIBOS:

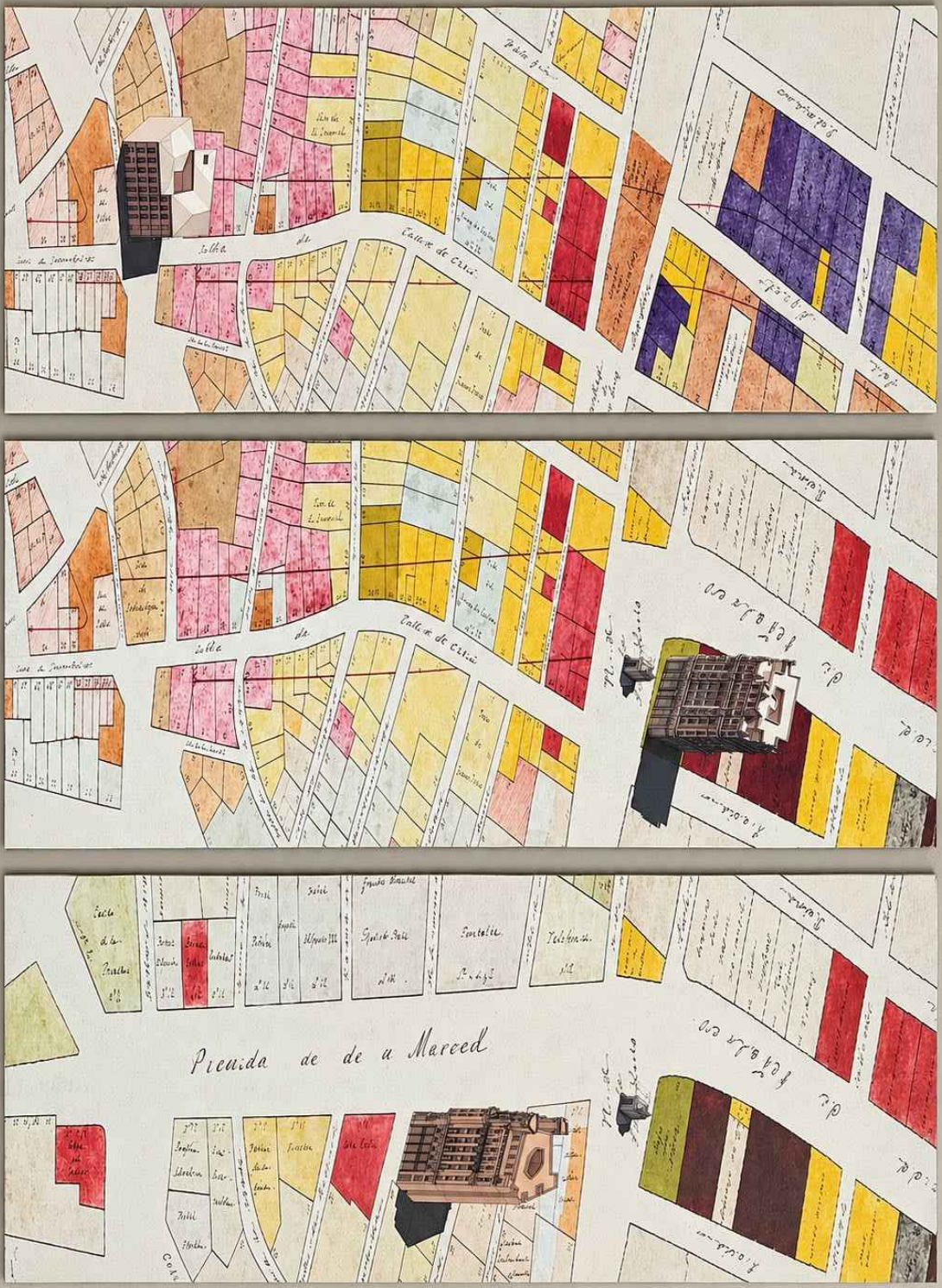
Escala 1:1000.



EXPLICACIÓN.

- *Parte no derrumbada.*
- *Derribos enterieres à 1910.*
- *Derribos del año 1911.*
- *Derribos del año 1912*
- *Derribos del año 1915*
- *Derribos del ano 1916.*
- *Derribos del año 1911.*
- *Derribos del año 1912*
- *Derribos del año 1913*
- *Derribos del año 1915*
- *Derribos del año 1915.*
- *Derribos pontereres al año 1916*

Ayuntamiento de Madrid


Plaza de la Merced

LAS SEDES DE LA GRAN VÍA

La apertura de la Gran Vía constituyó una de las mayores transformaciones urbanísticas de la ciudad de Madrid en la primera mitad del siglo XX.

Su construcción coincidió con el crecimiento de la capital como gran metrópoli moderna y con el nacimiento de Metro de Madrid, dos proyectos estrechamente vinculados que compartieron una misma voluntad de progreso. En pocos años, tanto la nueva avenida como el suburbano se convirtieron en símbolos de modernidad y desarrollo.

La idea de crear una gran vía de comunicación que atravesará el centro de la ciudad surgió a mediados del siglo XIX, tras las reformas urbanas de la Puerta del Sol.

Diversas circunstancias políticas y económicas retrasaron su ejecución, hasta que los proyectos impulsados por Carlos Velasco y, posteriormente, por José López Salaberry y Francisco Andrés Octavio Palacios, hicieron posible el inicio de las obras en 1910, bajo el reinado de Alfonso XIII.

Concebida para mejorar las comunicaciones entre el este y el oeste de Madrid, la Gran Vía transformó profundamente el casco histórico. Su construcción se desarrolló en tres tramos, generando una notable diversidad arquitectónica marcada por influencias eclécticas y neobarrocas.

A lo largo de su historia, la avenida recibió distintas denominaciones, reflejo de los cambios políticos y sociales de cada época. Paralelamente, Metro de Madrid acompañó y favoreció este proceso de modernización urbana.

A medida que avanzaban las obras de la avenida, las primeras sedes de la Compañía se trasladaron desde emplazamientos provisionales a nuevas ubicaciones en su entorno, reflejando el crecimiento de la red y la expansión de la ciudad.

Las imágenes, planos, maquetas y restituciones gráficas reunidas en este espacio permiten seguir la construcción de la Gran Vía y comprender su estrecha relación con Metro de Madrid.

La interacción entre ambos proyectos constituyó un modelo integrado de modernización urbana: mientras la Gran Vía reorganizaba la circulación en superficie, el Metro conectaba nuevos barrios mediante una innovadora infraestructura subterránea, transformando de forma permanente la imagen y el funcionamiento de Madrid.

AVENIDA REINA VICTORIA PROYECTO DE SEDE SOCIAL DE LA COMPAÑÍA METROPOLITANO DE MADRID 1941

1. Vista aérea de la glorieta de Joaquín Ruiz 1920.



2. Tarjeta postal de la glorieta de Cuatro Caminos. Ca. 1940.

33. Madrid - Glorieta de Cuatro Caminos.



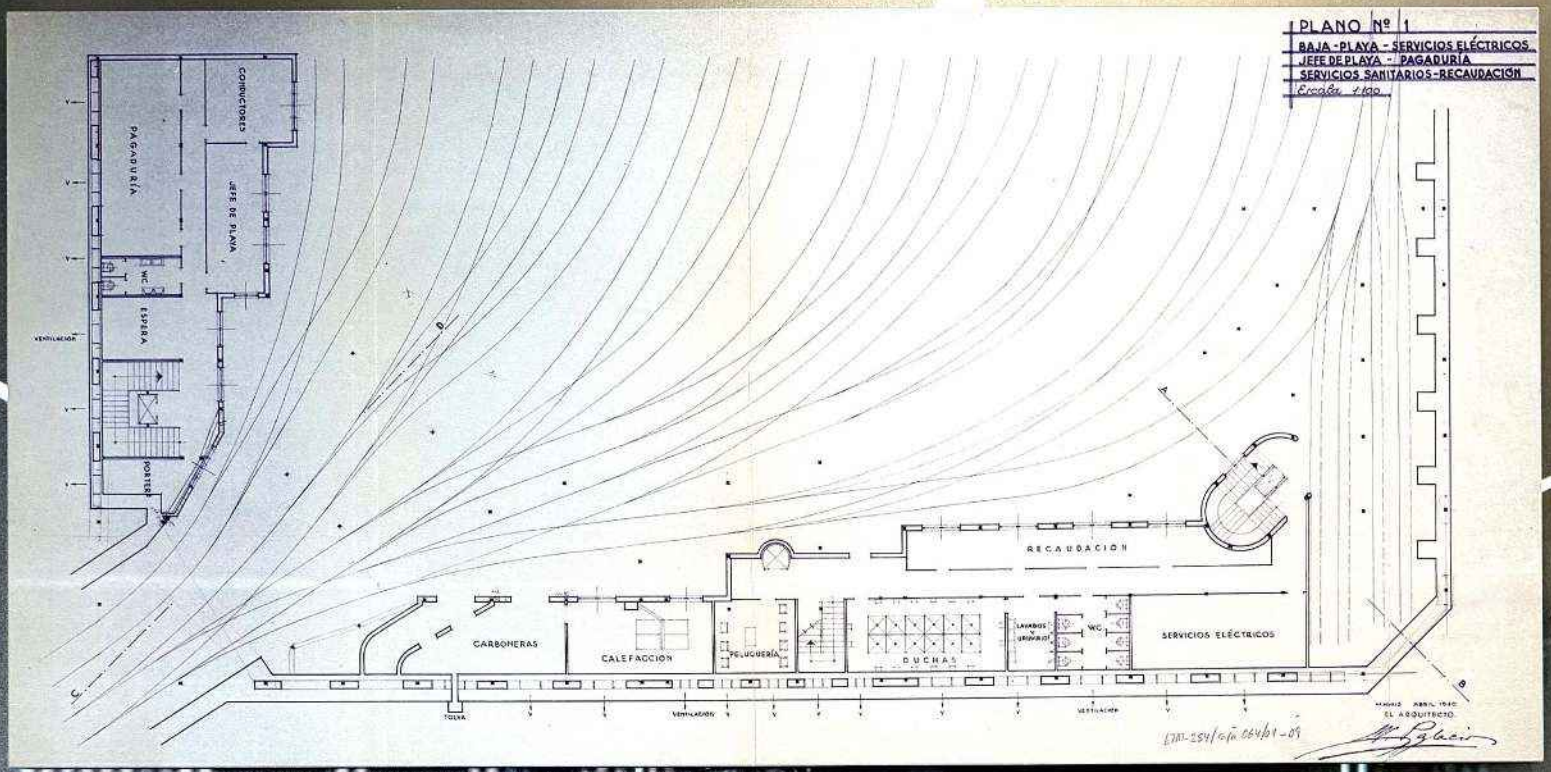
3. Edificio Titanic en la glorieta de Joaquín Ruiz. 1920.

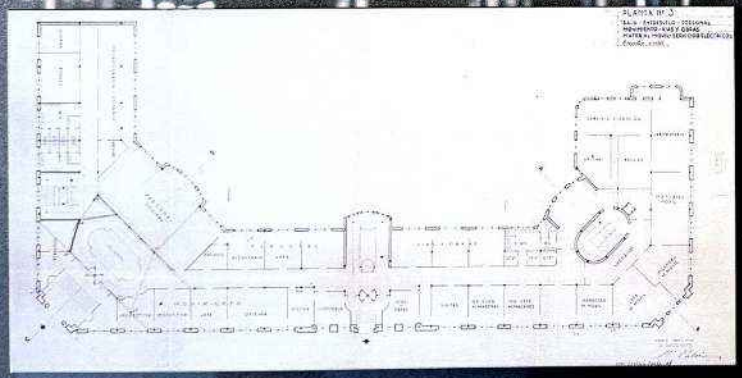


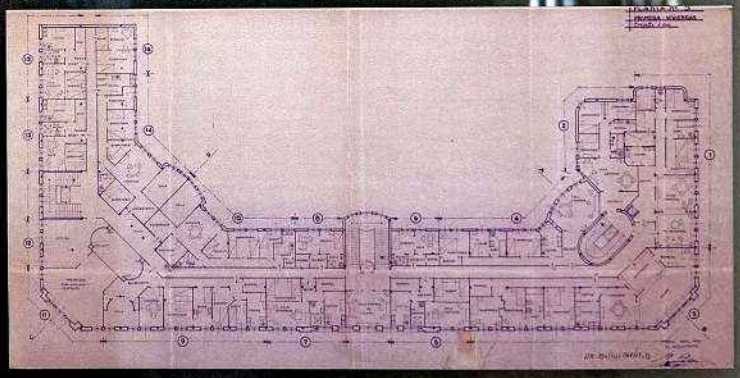
4. Cocheras de Metro de Cuatro Caminos. 1920

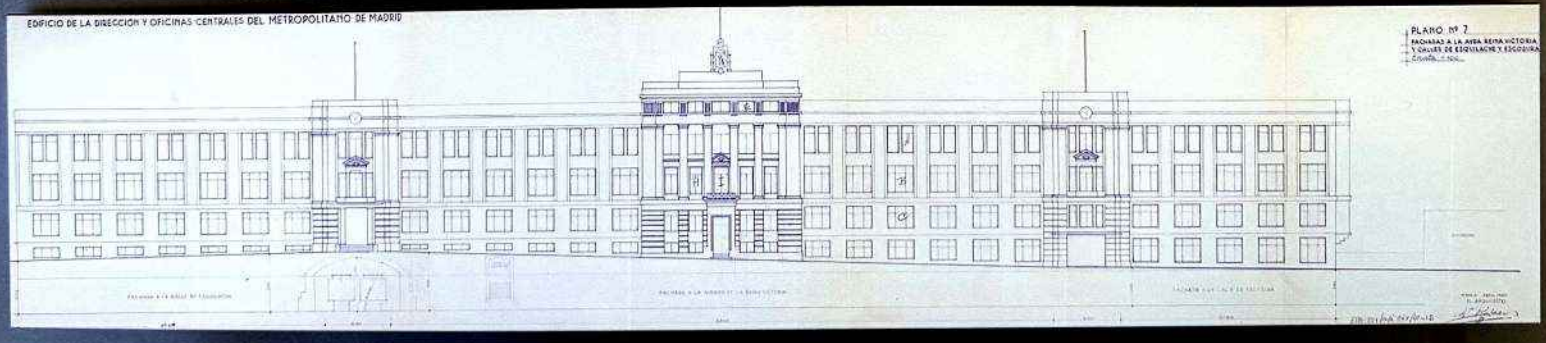


5. Alzados, plantas y secciones del Proyecto de edificiode la Dirección y oficinas centrales del Metropolitano de Madrid firmado por Antonio Palacios. Abril 1940


PLANO Nº 1
BAJA - PLAYA - SERVICIOS ELÉCTRICOS
JEFE DE PLAYA - PAGADURÍA
SERVICIOS SANITARIOS - RECAUDACIÓN
Escala 1/100
PAGADURÍA
CONSUMIDORES
JEFE DE PLAYA
W.C.
ESPERA
PORTERO
VENTILACIÓN
RECAUDACIÓN
GARBONERAS
CALEFACCIÓN
PELUQUERÍA
DUCHAS
LAVABOS Y URINARIOS
W.C.
SERVICIOS ELÉCTRICOS
TOLVA
VENTILACIÓN
VENTILACIÓN
MADRID ABRIL 1940
EL ARQUITECTO.
1701-554/c/a.064/01-09


PLANO Nº 3

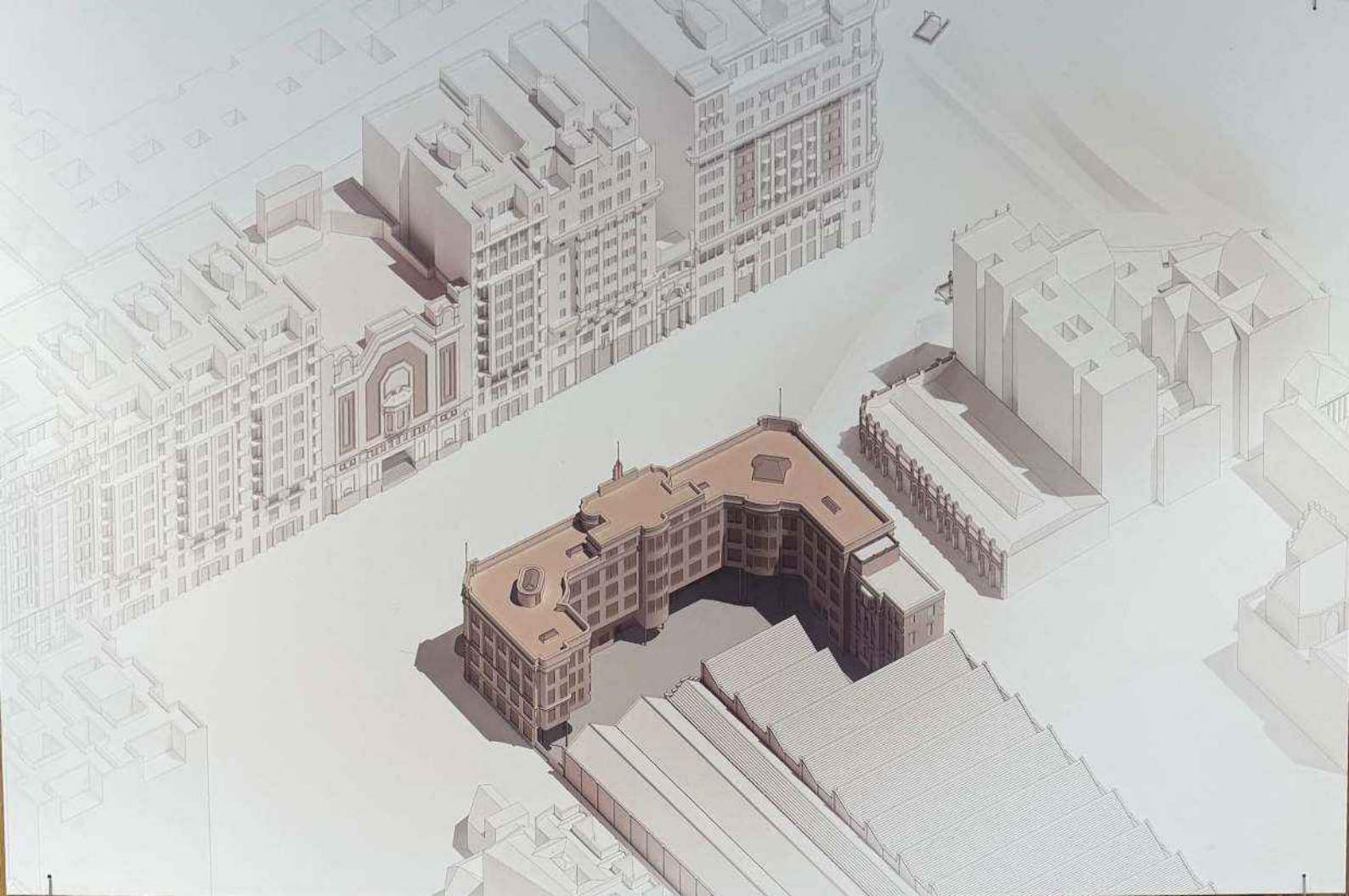



EDIFICIO DE LA DIRECCIÓN Y OFICINAS CENTRALES DEL METROPOLITANO DE MADRID
PLANO Nº 7
FACHADAS A LA AVDA REINA VICTORIA
Y CALLES DE ESQUILACHE Y ESCOSURA

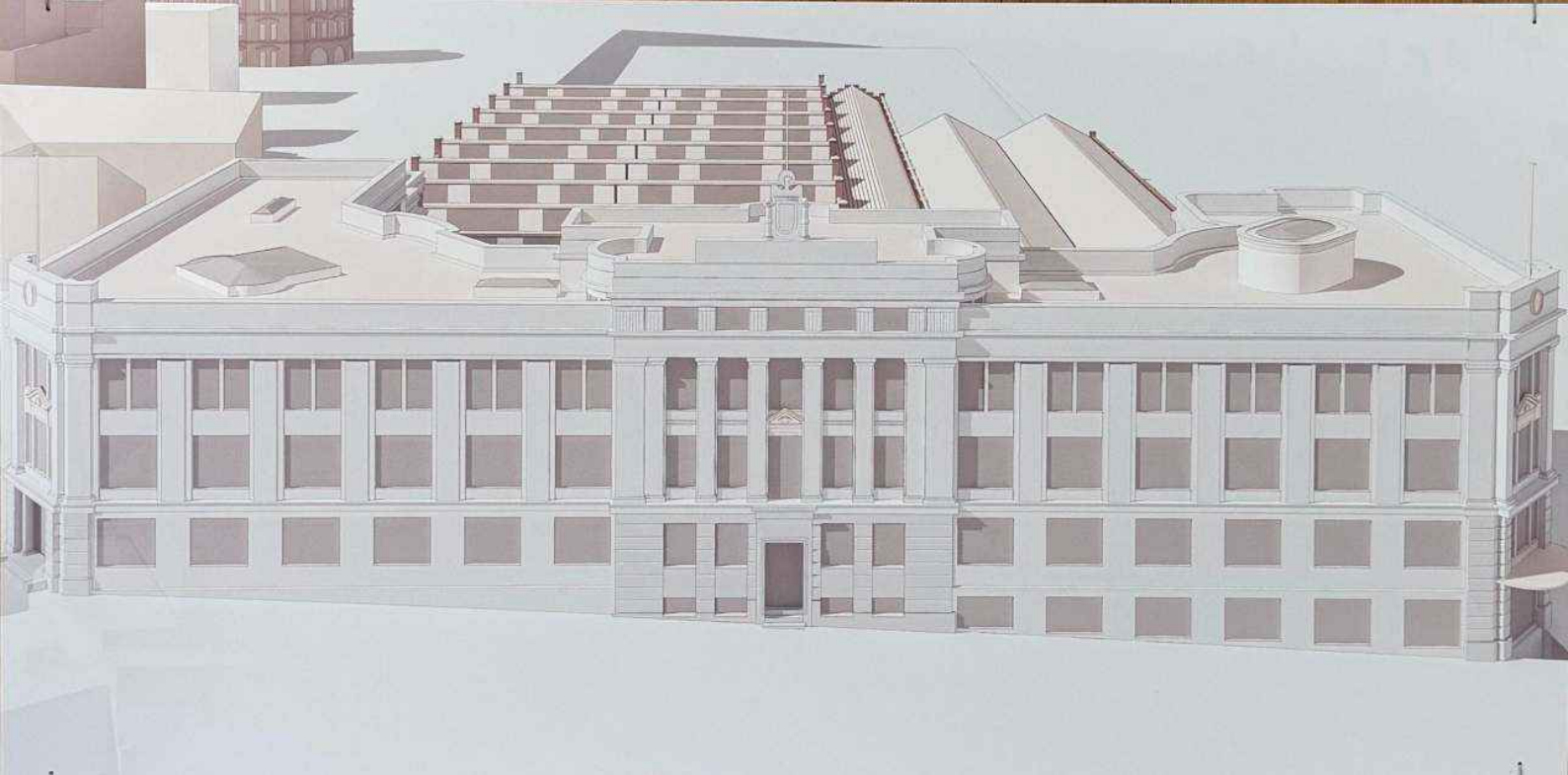
6. Montaje de DNA estudio de la Casa del Metro sobre fotografía de la glorieta de Joaquín Ruiz en 1929 de Jesús García Férriz.



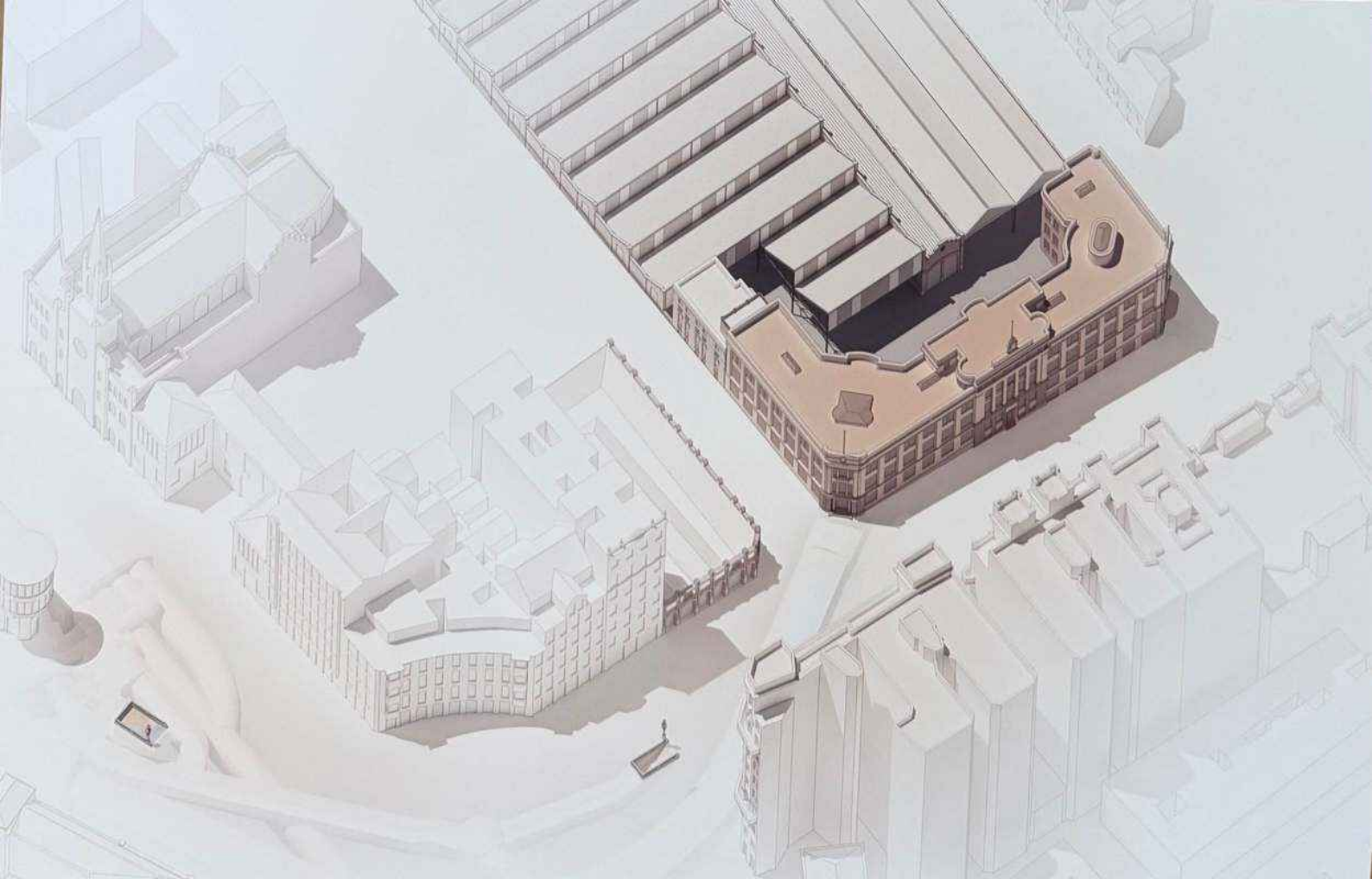
7. Infografía de la vista de la sede de la avenida Reina Victoria.



8. Representación gráfica del edificio social de la avenida Reina Victoria.



9. Infografía de la vista general de la sede de la avenida Reina Victoria.



AVENIDA REINA VICTORIA PROYECTO DE SEDE SOCIAL DE LA COMPAÑÍA METROPOLITANO DE MADRID 1941

No queremos cerrar este capítulo de la ampliación y mejoras sin mencionar nuestro propósito de levantar un edificio social en los terrenos que poseemos en los Talleres de Cuatro Caminos, con fachada principal a la Avenida de la Reina Victoria, en el que se albergarán todos los servicios de la Empresa, con la consiguiente ventaja de centralizar en él las diversas oficinas que hoy se hallan repartidas en tres pisos de la Avenida de Jose Antonio, en Ventas y en Cuatro Caminos.
Memoria de la Junta General de Accionistas de Metro, Ejercicio 1939

La glorieta de Cuatro Caminos toma su nombre del cruce de vías que convergían en este punto: la carretera de Irún, la vereda de Aceiteros, el paseo de Ronda y la calle de Santa Engracia. A comienzos del siglo XX era un espacio de ocio popular, con merenderos y salones de baile, donde destacaba el bar Chumbica, frente al que se abrió una boca de la estación de metro.

La construcción del metro actuó como motor de transformación urbana, impulsando el crecimiento de esta zona a través de la actuación de la Compañía Urbanizadora Metropolitana, fundada en 1918 y responsable de la compra de terrenos y del desarrollo del nuevo barrio en torno a la avenida de la Reina Victoria, en el límite entre Madrid y el municipio de Tetuán de las Victorias. En su extremo noroeste se inauguró en 1923 el Stadium Metropolitano, arrendado al Atlético de Madrid desde el comienzo.

En este contexto de expansión, **Antonio Palacios,** arquitecto oficial de la Compañía Metropolitano Alfonso XIII, proyectó en 1940 la llamada **"Casa del Metro"**, un gran edificio representativo destinado a centralizar las oficinas de la Compañía, hasta entonces dispersas por la ciudad. El proyecto, concebido sobre las cocheras de Cuatro Caminos y con fachada a la avenida de la Reina Victoria, llegó a iniciar sus cimentaciones, pero nunca se completó, dejando como huella permanente el vacío urbano de las cocheras.

La sede soñada por Antonio Palacios

En los años cuarenta el proyecto de Antonio Palacios en Cuatro Caminos *La Casa del Metro*, pudo haber sido la nueva sede de la empresa, casi un homenaje póstumo, obra singular; mezcla de edificio industrial y edificio corporativo distintivo, cuya fachada principal se abría a la avenida de la Reina Victoria



LA CASA DEL METRO

Proyecto no construido, 1919–1920
Antonio Palacios Ramilo

Cuatro Caminos, Madrid

Este edificio, concebido por Antonio Palacios como sede central de la compañía, nunca llegó a construirse. Proyectado para el entorno de las cocheras de Cuatro Caminos, junto a la actual avenida de la Reina Victoria, reunía en una propuesta pionera fundustriales, administrativas y residencias destinales destinadas a ingenieros y personal técnico.

Museos de Metro



La maqueta

La pieza expuesta es una reconstrucción a escala 1:100 realizada a partir de planos originales conservados en el Archivo del Instituto Eduardo Torroja. Ejecutada en blanco y presentada en una caja iluminada, permite apreciar con claridad la volumetría y el carácter monumental con el que Palacios quiso dignificar la infraestructura metropolitana: un edificio que mediaba entre la ciudad visible y su subsuelo.

Lejos de ocultarse, el Metro se mostraba. Hacia el sur, expresaba su dimensión industrial, integrada con talleres y cocheras; hacia el norte, definía una fachada representativa que construía ciudad. Para Palacios, la técnica debía ir acompañada de arquitectura, identidad y presencia urbana.

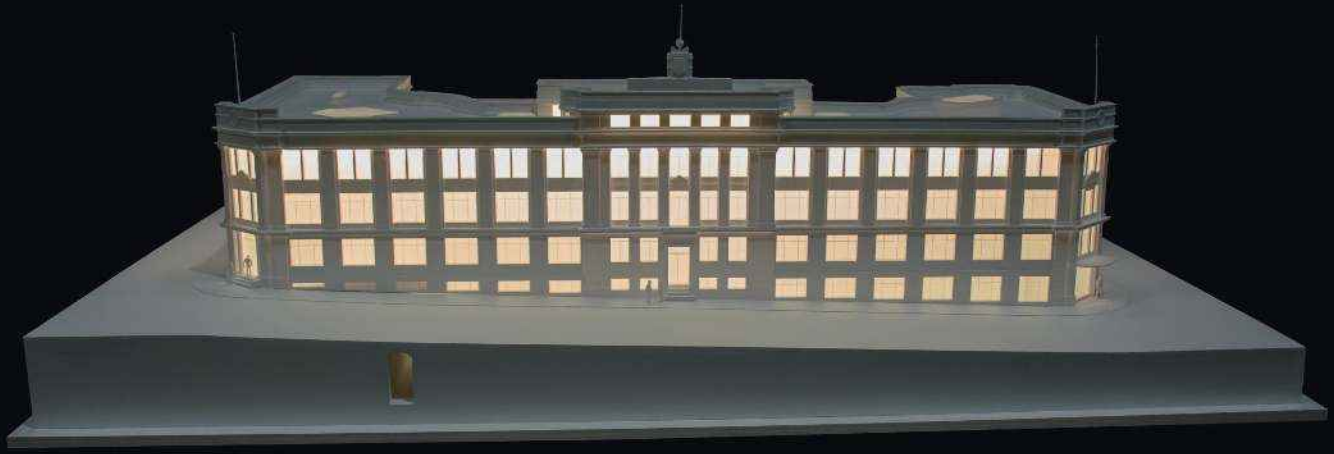
La Casa del Metro habría sido su manifiesto: una visión integral del sistema metropolitano, desde sus estaciones hasta el lugar donde se concebía y gestionaba.

Técnica y materiales

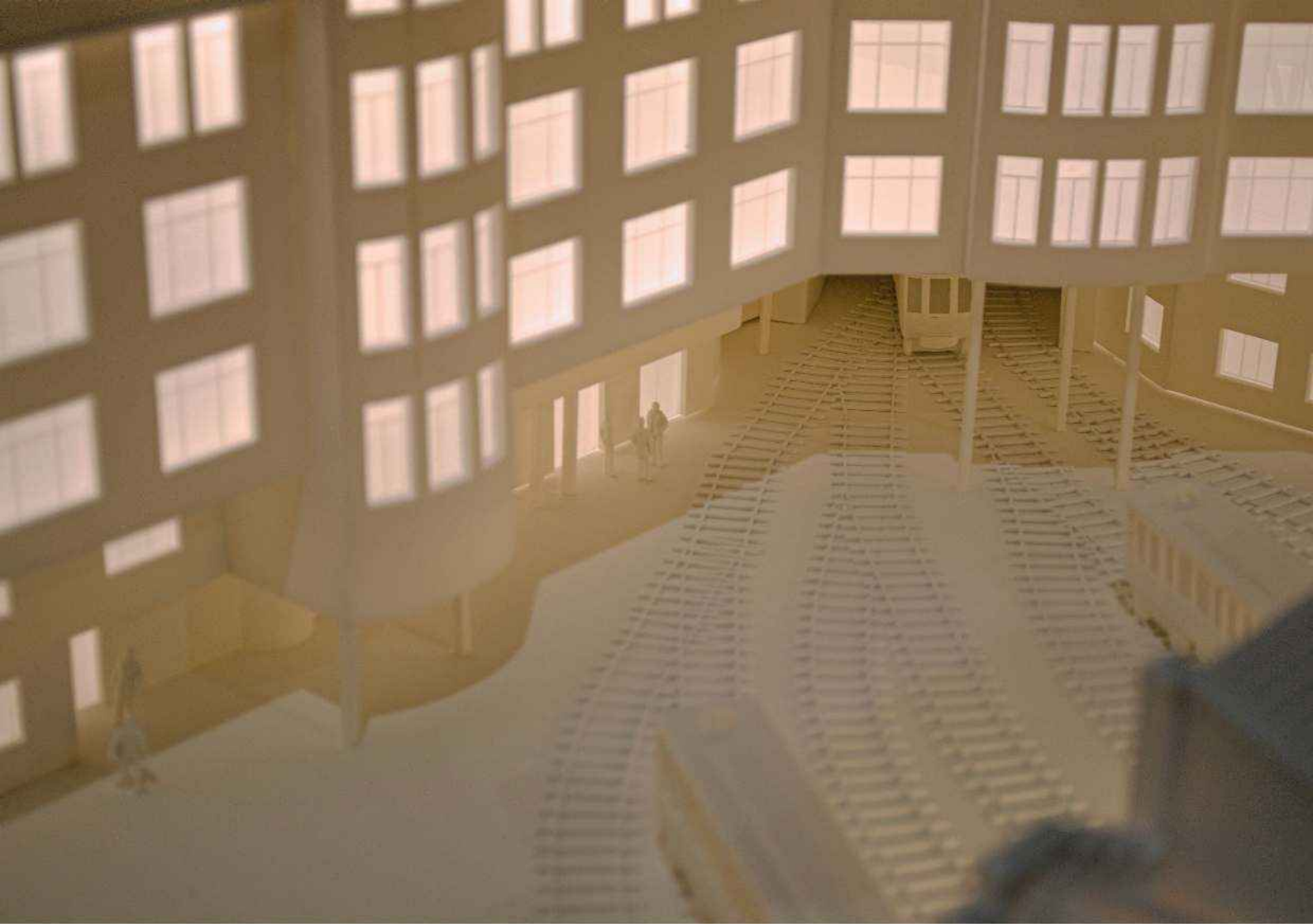
El conjunto responde a criterios de rigor histórico, precisión dimensional y limpieza formal, asegurando una lectura clara del proyecto original. Ha sido realizada mediante la combinación de técnicas de fabricación digital y mecanizado de alta precisión, a partir de modelos tridimensionales desarrollados sobre la documentación histórica original.

Su ejecución integra distintos procesos y materiales: mecanizado CNC en material acrílico, que aporta estabilidad estructural y precisión geométrica en los volúmenes principales, corte láser de elementos planos, empleado para definir fachadas, planos horizontales y detalles constructivos con gran exactitud, impresión 3D en tecnología SLA de alta resolución, utilizada en piezas complejas y elementos singulares, garantizando un alto nivel de detalle y fidelidad formal.



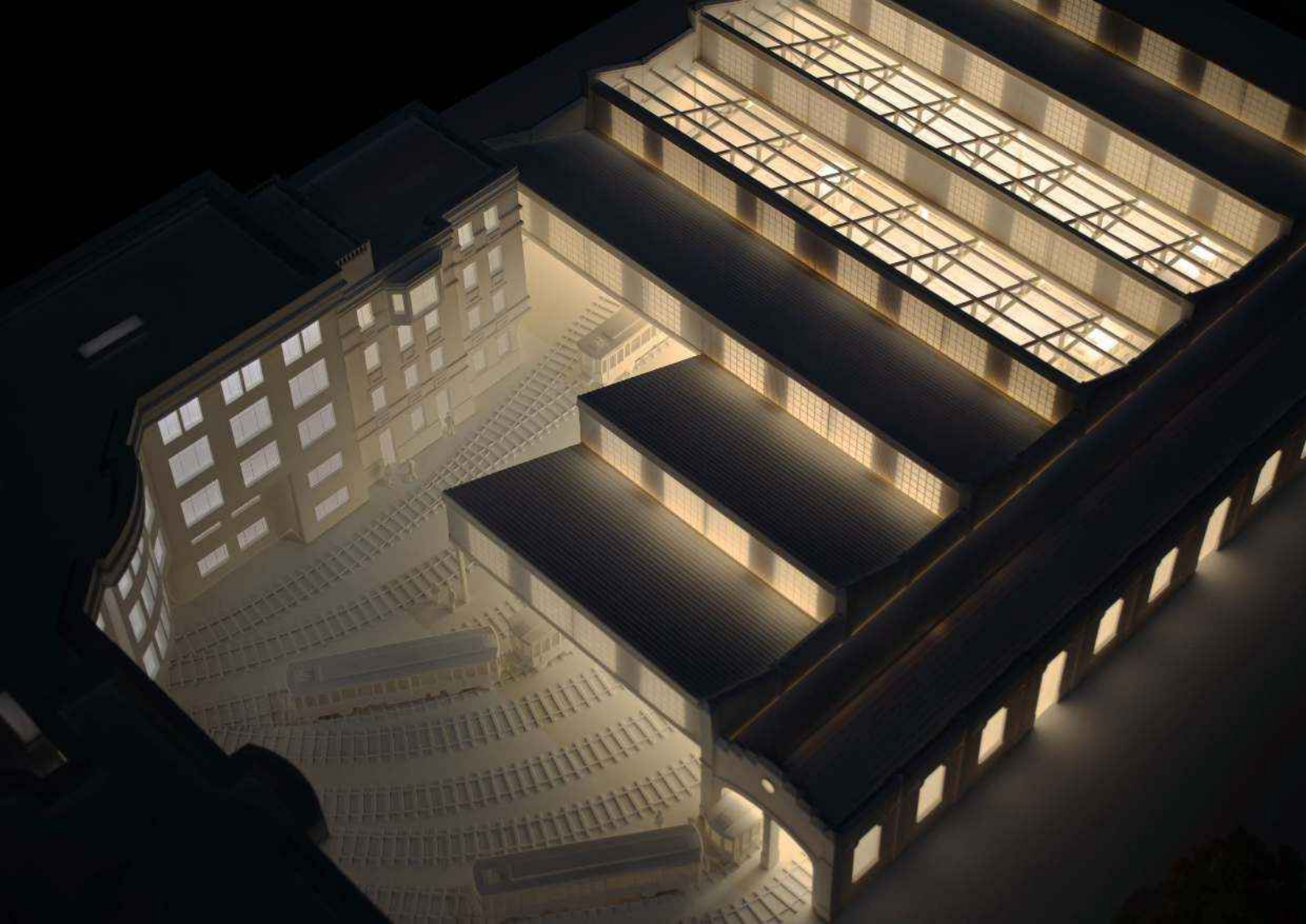


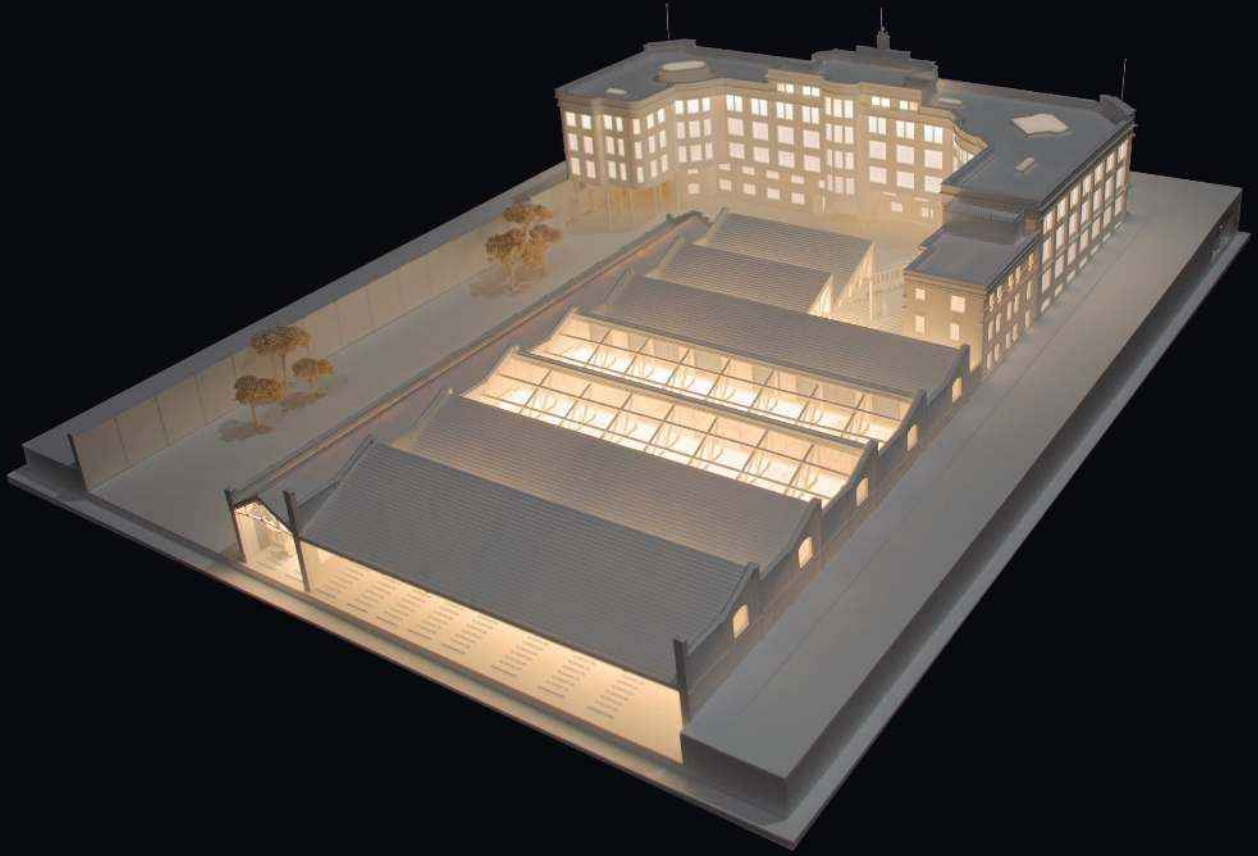













PRÓLOGO



CALLE CAVANILLES, 58
COMPANÍA METROPOLITANO DE MADRID / METRO DE MADRID
1966 - 2021

1. Fachada de la sede social de Cavanilles, 58


Metro

2. Vista panorámica desde el Cerro de la Plata, entre 1916 y 1917.

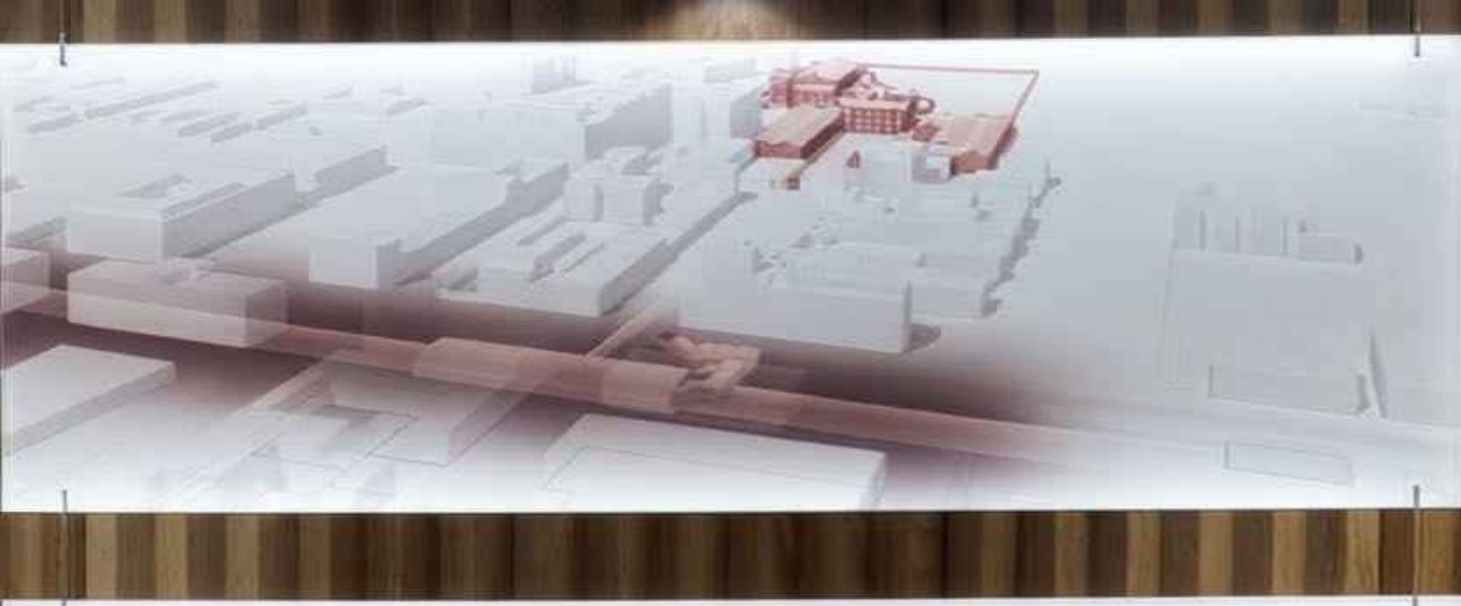
MADRID. — Vista panorámica desde el Cerro de la Plata.

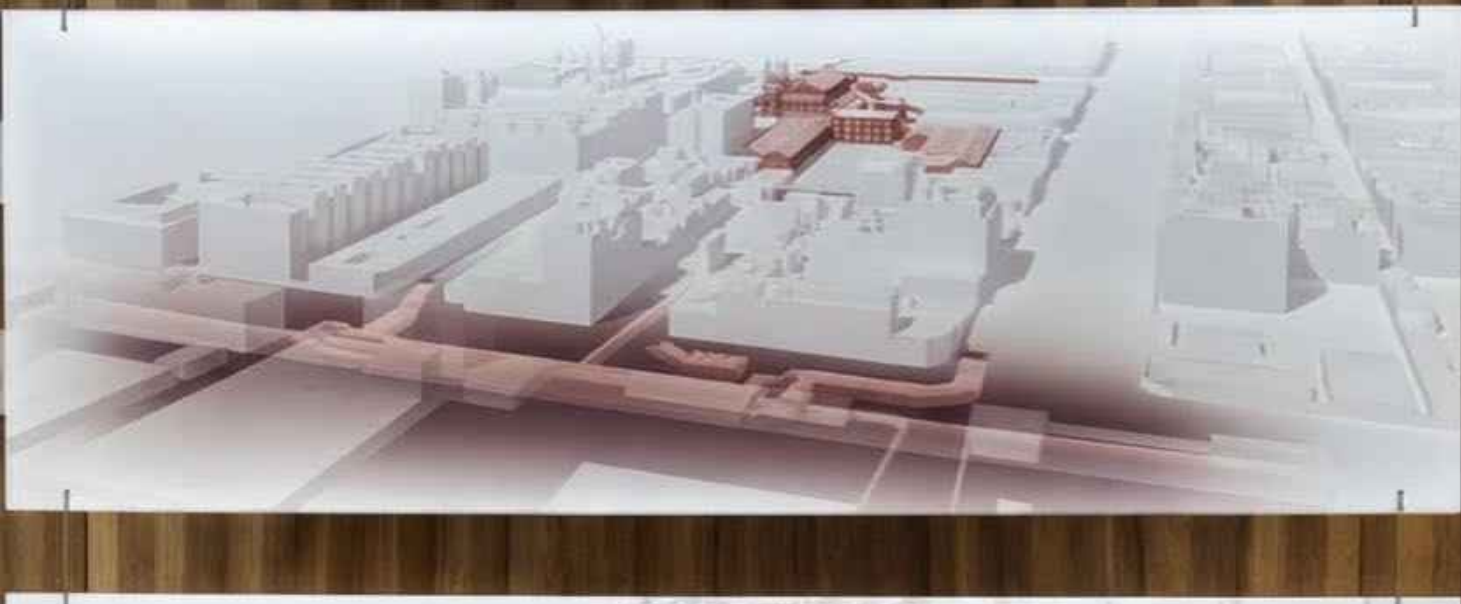


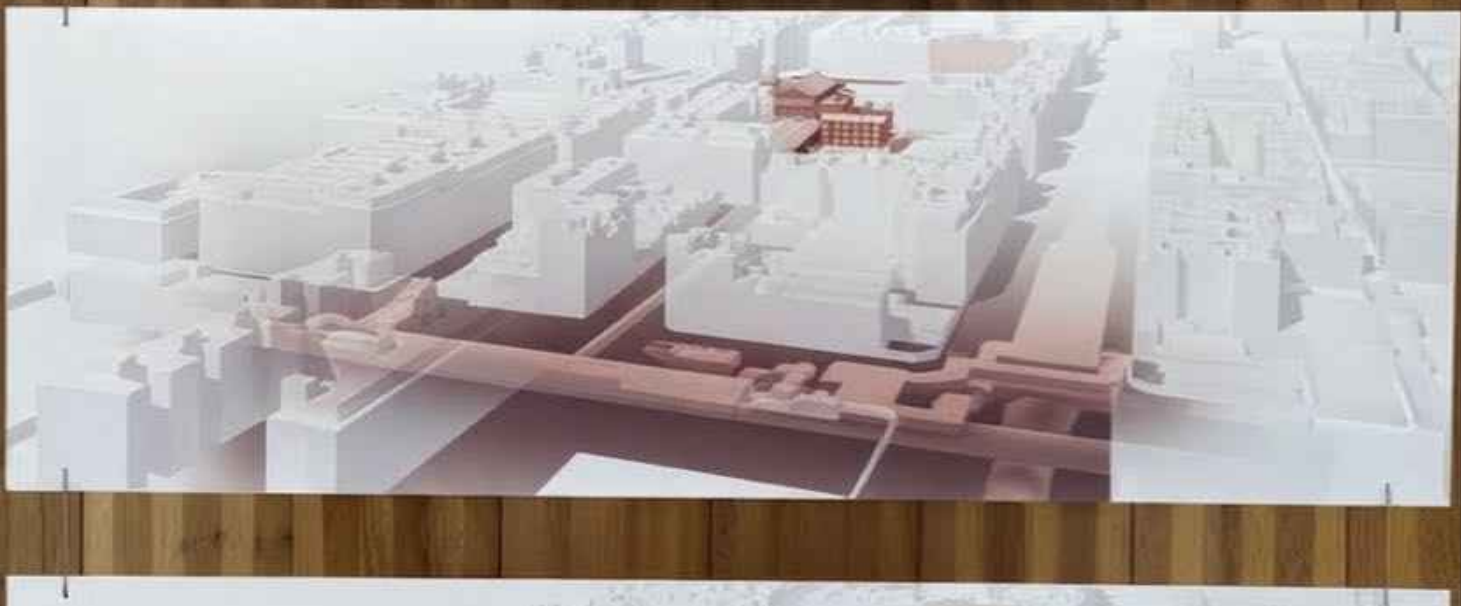
3. Flota de camiones propiedad de la Compañía en el parque automovilístico de Pacífico, ubicadas en la calle Granada 1922

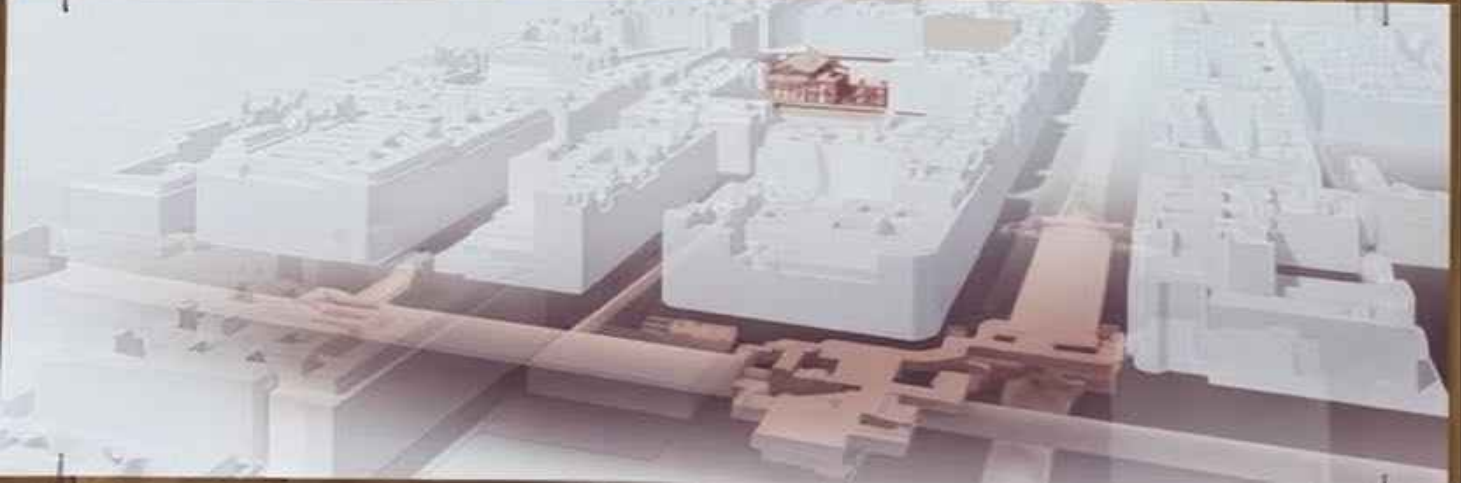

13
17
14
8
10

4. Representación gráfica de la evolución de la Central térmica y la estación de Pacífico y su entorno, entre 1923 y 2017









5. Vista aérea del conjunto de edificios de la Central térmica de Pacífico en construcción. 1923.



CALLE CAVANILLES, 38 COMPANIA METROPOLITANO DE MADRID / METRO DE MADRID 1966 - 2021

Tras el fallido intento de establecer una sede única para las oficinas de la Compañía Metropolitano de Madrid, la idea se mantuvo latente hasta que, años más tarde, se optó por ubicarla en otro de los entornos donde la empresa ya contaba históricamente con instalaciones auxiliares: el barrio de Pacífico.

El éxito de la inauguración del metro en 1919 impulsó a la Compañía a expandir rápidamente la red. En 1921 la primera línea se prolongó hasta Atocha y en 1923 continuó su crecimiento hacia Vallecas. Antes de abandonar el ámbito del Ensanche, la línea 1 discurría por el eje de la actual avenida Ciudad de Barcelona, incorporando estaciones como Pacífico para dar servicio a los nuevos desarrollos urbanos.

En este punto estratégico, la Compañía proyectó un ambicioso complejo industrial en torno a la estación de Pacífico, organizado en dos manzanas próximas y conectado mediante galerías con la propia estación. Este conjunto permitía dotar a la red de servicios esenciales de energía, mantenimiento y gestión técnica.

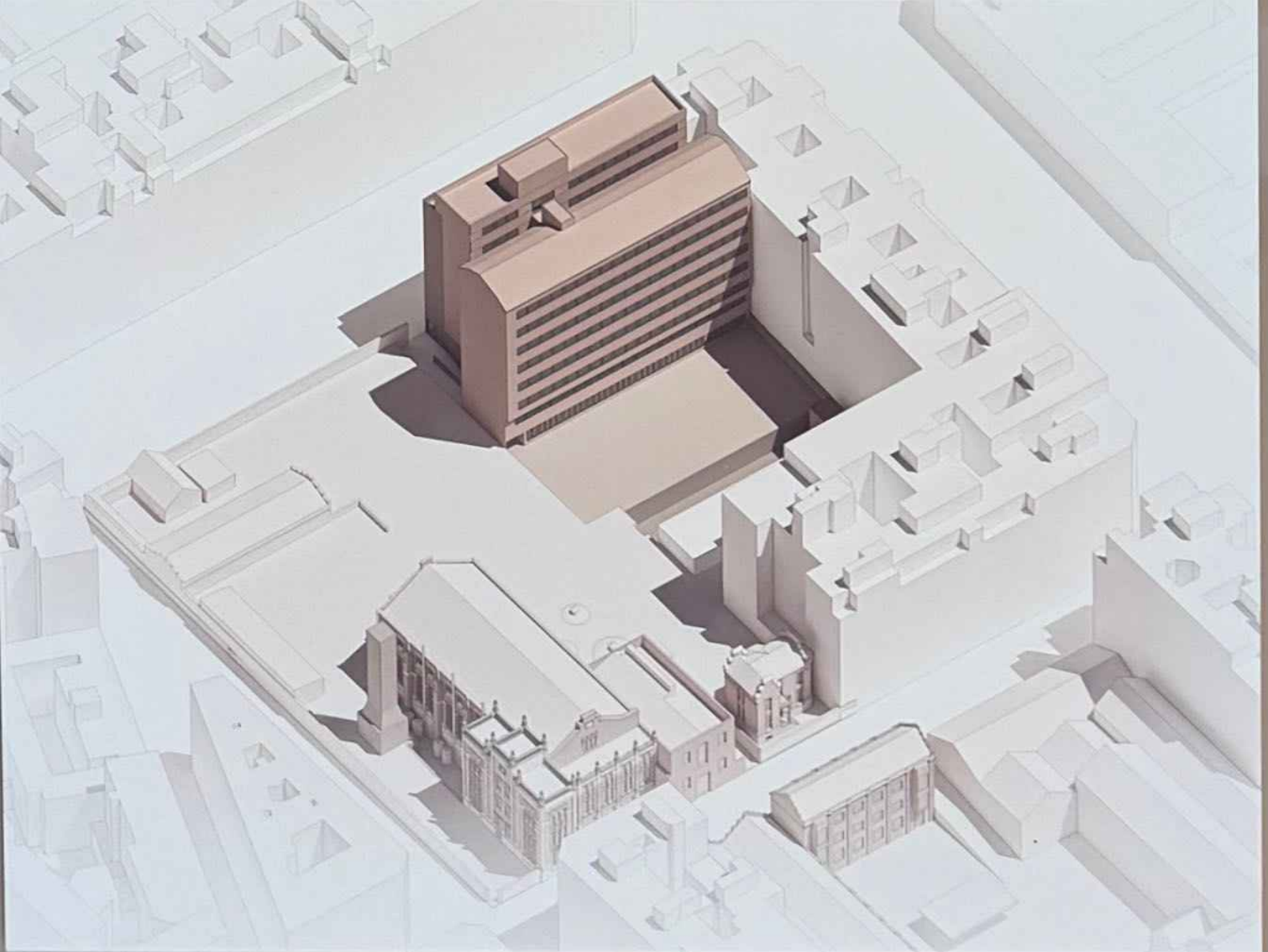
El complejo estaba formado por la sala de motores, que albergaba tres grandes motores diésel; un edificio de oficinas y servicios destinado a la gestión técnica y administrativa; un edificio auxiliar para almacenes y apoyo operativo; una subestación eléctrica encargada de la transformación y distribución de la energía, hoy desaparecida; y la vivienda del ingeniero.

Todo ello respondía a una lógica industrial precisa basada en la autonomía energética, el control centralizado y el funcionamiento independiente del sistema.

1. Infografía del edificio de Cavanilles, 58 con su entorno próximo. DNA estudio, 2021. Archivo Histórico de Metro de Madrid



2. Infografía con la vista general del proyecto de ampliación de la sede de Cavanilles, 58.



En estos terrenos del barrio de Pacífico se construyó en 1966 el edificio de oficinas de la Compañía que más tiempo ha permanecido en uso. Su volumen prismático respondía a un esquema estrictamente racionalista de oficina funcional, lo que probablemente facilitó la reconfiguración de sus espacios interiores en distintos momentos y permitió la continuidad de la sede durante casi seis décadas.

En 1975 se planteó la ampliación del edificio mediante la adición de un segundo volumen prácticamente idéntico, dispuesto en paralelo en su parte posterior. Ambos cuerpos estaban previstos para conectarse mediante pasarelas en todas sus plantas. La intervención incluía además la ampliación del aparcamiento subterráneo y la modificación de los accesos. Sin embargo, este proyecto nunca llegó a ejecutarse.

Durante estos años, la ciudad experimentó importantes transformaciones urbanas y la red de metro continuó su expansión con la creación de una línea circular que discurría por las rondas. El primer tramo de la línea 6, procedente de Cuatro Caminos, llegó hasta Pacífico, donde se conectó con la estación existente de la línea 1 mediante un sistema de enlaces verticales que salvaban la notable diferencia de cota. La inauguración tuvo lugar el 11 de octubre de 1979.

Con el paso del tiempo, el entorno de Pacífico terminó de urbanizarse y transformarse, sustituyendo progresivamente el uso industrial por el residencial hasta configurar la imagen actual del barrio. A lo largo de más de un siglo, la presencia de Metro ha sido un elemento identitario fundamental, del que aún se conservan testimonios como la Nave de Motores y la casa del ingeniero conocida como la Casa de Gatos.

AVENIDA DE ASTURIAS, 4
METRO DE MADRID 2021

1. Obras de construcción de las cocheras de Metro de plaza de Castilla vistas desde la embocadura del túnel. 1965.



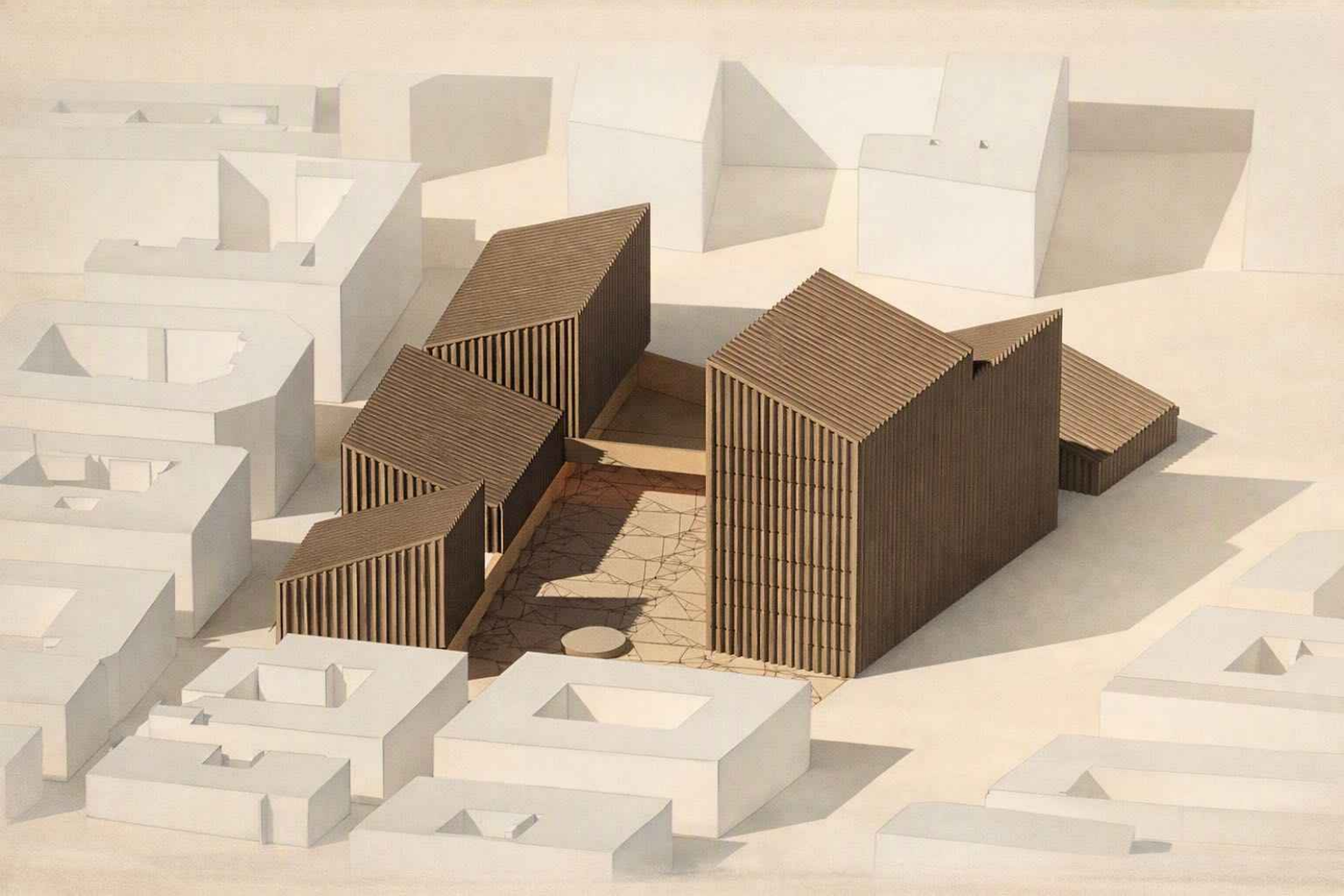
2. Comienzo de la construcción de la estructura de las cocheras de Metro de plaza de Castilla. 1965.



3. Construcción de las cocheras de Metro de plaza de Castilla. 1965



4. Infografía del proyecto de la sede de Metro de Madrid de la avenida de Asturias, 4.



AVENIDA DE ASTURIAS, A METRO DE MADRID 2021

La actual sede social de Metro de Madrid, situada en la avenida de Asturias y compartida con el CRTM, inaugura un nuevo capítulo en la historia de la empresa. El solar elegido mantiene la vinculación histórica que ha caracterizado a las distintas sedes con la propia red, al reutilizar en este caso las antiguas cocheras en desuso de Plaza de Castilla, recuperándolas e integrándolas en un edificio contemporáneo acorde con el entorno.

El depósito se ubicaba en el extremo norte de la capital, un punto que durante décadas marcó el "límite" del crecimiento urbano de Madrid hacia el eje de la Castellana. A medida que el sistema de metro se expandía y se hacía más complejo, parte de estas instalaciones fue perdiendo su función original hasta quedar en desuso.

Desde el punto de vista urbanístico, su papel ha sido especialmente relevante. La zona de Plaza de Castilla era históricamente un borde de Ciudad, asociado a infraestructuras del Canal de Isabel II y a grandes vacíos urbanos. La llegada del metro —especialmente con la prolongación de las líneas hacia el norte y la consolidación del intercambiador— contribuyó de forma decisiva a transformar este entorno en una de las principales entradas a Madrid, articulando conexiones entre transporte urbano, interurbano y regional.

En las últimas décadas, la evolución de estas instalaciones se ha enmarcado en una tendencia más amplia en Madrid: la reconversión de antiguos suelos industriales y ferroviarios en nuevos usos urbanos. Este proceso ha consolidado Plaza de Castilla como un gran nodo metropolitano, donde conviven distintas capas históricas de la ciudad: el Madrid de las infraestructuras del siglo XX y el de la metrópoli contemporánea.

El factor humano de las sedes de Metro







MADAS (Suiza, c. 1930)

La MADAS fue una de las primeras calculadoras mecánicas capaces de realizar directamente sumas, restas, multiplicaciones y divisiones. Basada en el sistema de tambores escalonados de Leibniz y equipada con teclado completo, se convirtió en una herramienta esencial para la contabilidad y la administración durante décadas. La unidad expuesta fue utilizada por Metro de Madrid para operaciones contables. Funcionaba mediante una manivela y no requería electricidad, destacando por su precisión.

The MADAS was an early mechanical calculator capable of performing the four basic arithmetic operations directly. Used by Madrid Metro's Accounting Department, it operated with a hand crank, required no electricity, and exemplified Swiss precision engineering.

Calculadora mecánica de cuatro operaciones MADAS (Suiza, ca. 1930). Archivo Histórico de Metro de Madrid

Máquina de escribir mecánica portátil "L. C. Smith" (EE.UU., ca. 1940). Archivo Histórico de Metro de Madrid

El factor humano de las sedes de Metro

El recorrido por las sedes de Metro de Madrid y su evolución paralela a la de la ciudad no podría comprenderse sin considerar el papel de las personas que han formado parte de la organización. Los empleados han sido y siguen siendo protagonistas imprescindibles del desarrollo de la Compañía.

Estas imágenes permiten acercarse a la rutina diaria del personal de oficinas, mientras que la calculadora y la máquina de escribir expuestas evocan las herramientas de trabajo de la época y forman parte del patrimonio histórico conservado por Metro.

Metro de Madrid's history is closely linked to the people who have worked for the company and contributed to its development. These photographs offer a glimpse into office life, while the calculator and typewriter reflect the tools of the time and form part of Metro's preserved historical heritage.

Personal de oficinas de Metro. Ca. 1920. Folleto de la Compañía Metropolitano Alfonso XIII. Archivo Histórico de Metro de Madrid

El factor humano de las sedes de Metro

El recorrido por las sedes de Metro de Madrid y su evolución paralela a la de la ciudad no podría comprenderse sin considerar el papel de las personas que han formado parte de la organización. Los empleados han sido y siguen siendo protagonistas imprescindibles del desarrollo de la Compañía.

Estas imágenes permiten acercarse a la rutina diaria del personal de oficinas, mientras que la calculadora y la máquina de escribir expuestas evocan las herramientas de trabajo de la época y forman parte del patrimonio histórico conservado por Metro.

Calculadora mecánica de cuatro operaciones MADAS (Suiza, 1930). Archivo Histórico de Metro de Madrid



MADAS (Suiza, 1930)

La **MADAS** fue una de las primeras calculadoras mecánicas capaces de realizar directamente sumas, restas, multiplicaciones y divisiones. Basada en el sistema de tambores escalonados de Leibniz y equipada con teclado completo, se convirtió en una herramienta esencial para la contabilidad y la administración durante décadas. La unidad expuesta fue utilizada por Metro de Madrid para operaciones contables. Funcionaba mediante una manivela y no requería electricidad, destacando por su precisión.

Maquina de escribir antigua.

