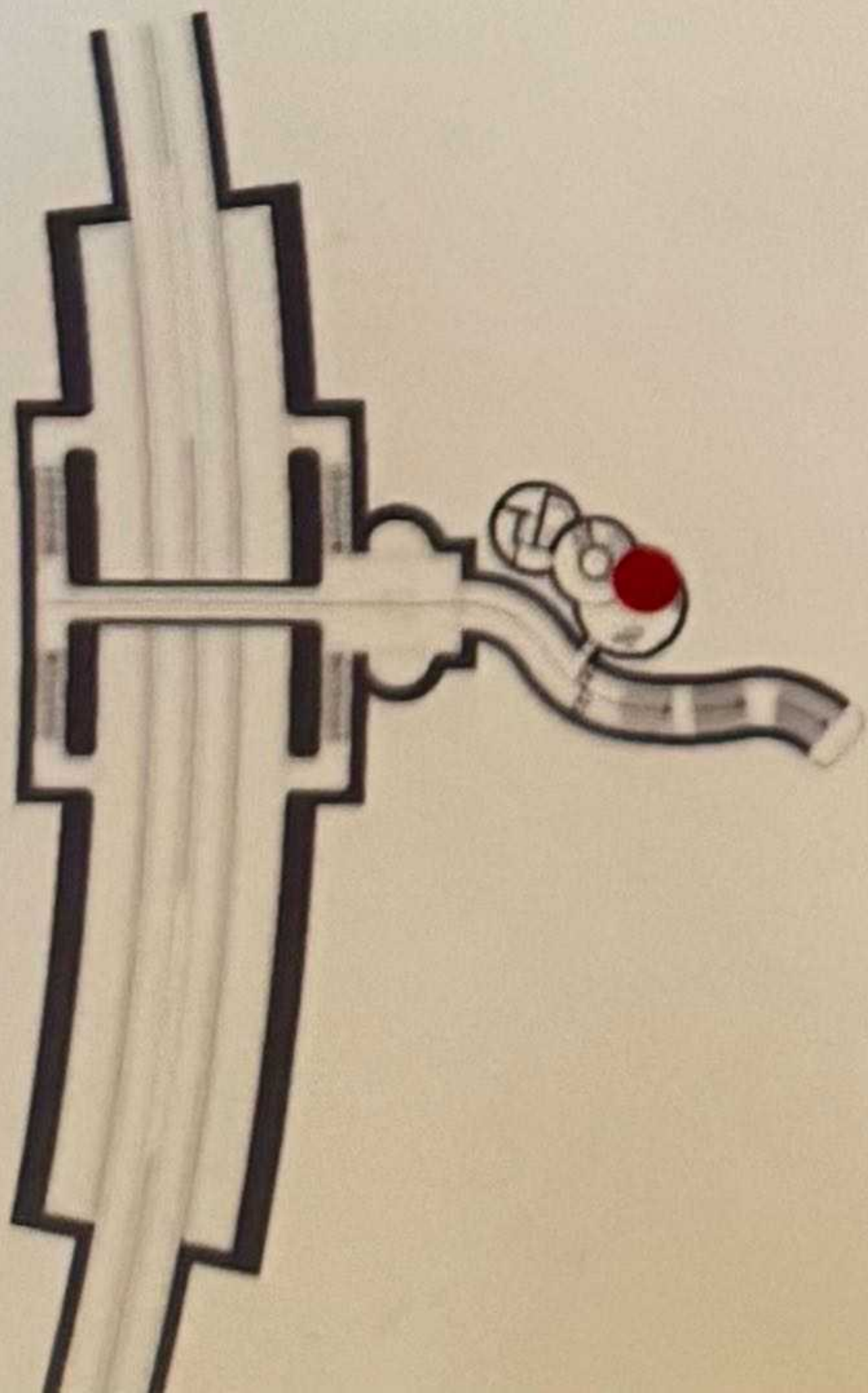


# Estación de **CHAMBERÍ**

**Metro**



**JCBB**





Museos  
Miro

Museos  
Miro  
MUSEO  
MIRO

101

VISITANTES  
SIN  
RESERVA

MUSEOS  
MIRO

M-9

Estación **Museo de Chamberí**, también conocida como la "estación fantasma" de Madrid. Este espacio forma parte del proyecto Andén 0, un centro de interpretación del Metro de Madrid que permite viajar al pasado para ver cómo era el suburbano en 1919.

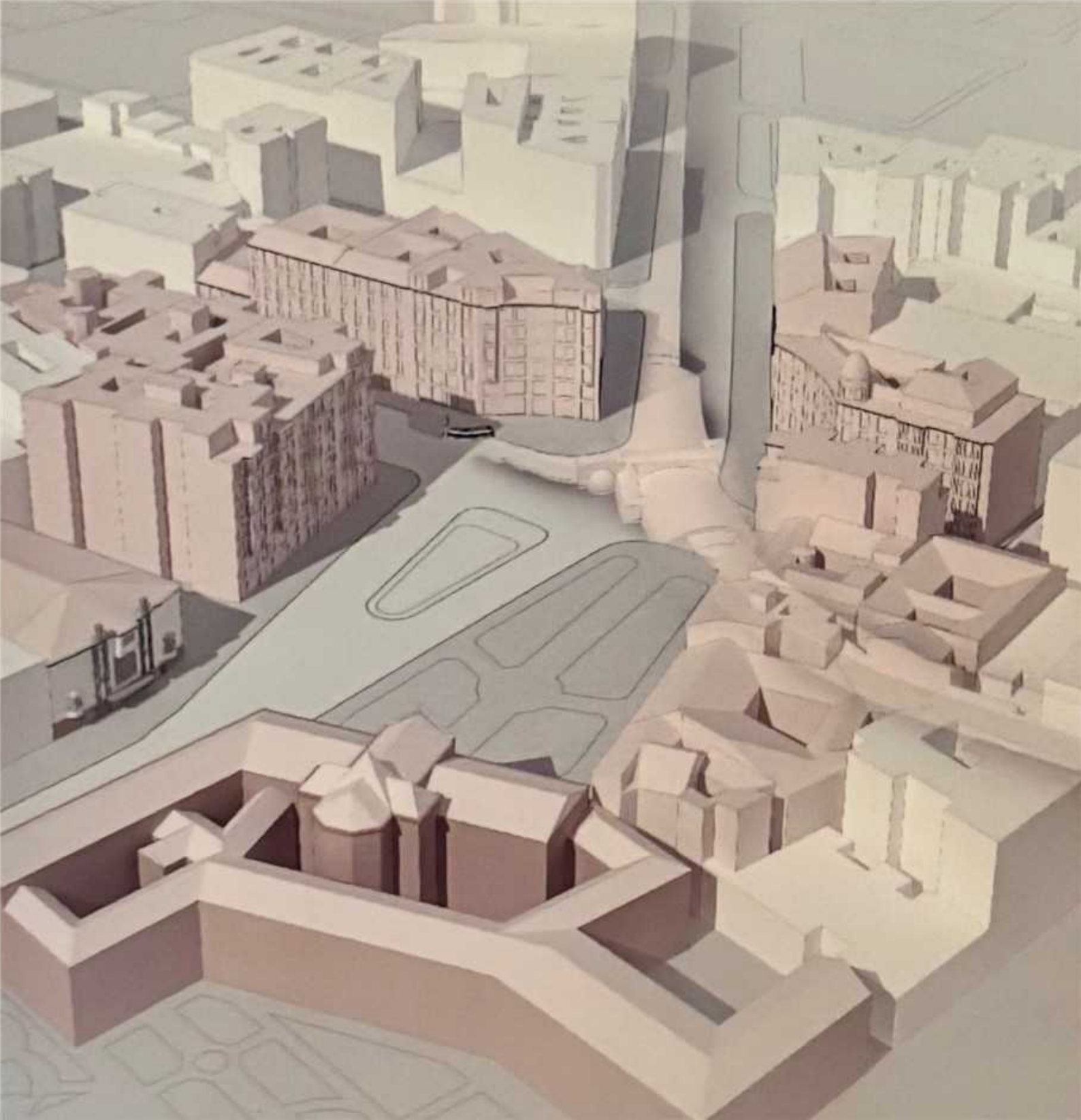
La estación está situada bajo la Plaza de Chamberí, entre las paradas actuales de Iglesia y Bilbao.

1 - CUATRO CAMINOS - SOL

EL TRAZADO DE LA LÍNEA



Vista panorámica y vista en planta de cómo el túnel que viene de la estación de Bilbao por el paseo de Luchana gira hacia la estación de Iglesia por la calle Santa Engracia.  
Proyecto La huella de Metro.





La estación de Chamberí pertenece al tramo inicial de la línea 1 norte-sur inaugurado el 17 de octubre de 1919. En el proyecto presentado en 1914 por **Miguel Otamendi** al Ministerio de Obras Públicas para la solicitud de la concesión del ferrocarril metropolitano subterráneo el trazado de la red discurría por la calle Hortaleza, planteándose una estación en Alonso Martínez en lugar de en Bilbao.

De esta manera el túnel planteaba un giro menos forzado subiendo recto por toda la calle Santa Engracia hasta los Cuatro Caminos. Sin embargo, la estrechez de la calle Hortaleza obligó a la modificación del diseño y finalmente se construyó el túnel desde Gran Vía bajo la calle Fuencarral, lo cual conllevó a que fuera la propia estación de Chamberí la que asumiera el importante giro entre las calles Luchana y Santa Engracia.

Esta corrección del trazado, mucho más forzado que el original, fue una de las causas que llevaron a la clausura de la estación en los años 60 del siglo XX, porque al encontrarse la estación en curva la ampliación de los andenes llevada a cabo en aquella época resultaba más complicada que si la directriz hubiera sido recta.

# 2 - CHAMBERÍ. LA ESTACIÓN Y SU ENTORNO



Vista de la esquina entre la calle Santa Engracia y la plaza de Chamberí, 1928 / Escalera de la boca de acceso a la estación, ca.1960.



La estación, de directriz curva, se sitúa bajo la plaza de Chamberí, al final del paseo de Luchana subiendo desde la glorieta de Bilbao, y entroncando con el paseo de Santa Engracia donde el túnel gira para dirigirse hacia Cuatro Caminos. Tiene un único acceso situado entre la plaza y Santa Engracia. La boca de acceso, como sucede en la cercana estación de Iglesia, adapta el trazado de la escalinata a la forma de la acera dentro de la glorieta.

Los orígenes del barrio se remontan a finales del siglo XVIII cuando estos terrenos de huertas de labor y vaguadas se fueron salpicando de casas humildes en torno a los caminos que salían de la primitiva cerca fiscal del Madrid de los Austrias.

Anteriormente denominado barrio de los Tejares, pasó a llamarse de Chamberí a partir de la Guerra de Independencia (1808-1814), porque justo en la explanada de la llamada Plaza Vieja se instalaron en 1808 las tropas francesas invasoras de la división Ruffin procedentes de la ciudad de Chambéry, capital de la Saboya francesa. Sin embargo, el escritor y Cronista Oficial de la Villa de Madrid Pedro de Répide atribuye el nombre al hecho de que tanto la primera mujer de Felipe V como las monjas del convento de las Salesas procedieran de la mencionada ciudad francesa de Chambéry.



# 3 - LA ESTACIÓN FANTASMA



PRECAUCION  
¡CUIDA LOS PASAJOS  
Y LAS BARRERAS!  
¡CUIDA LOS PASAJOS  
Y LAS BARRERAS!





Obras de alargamiento de andenes en la estación de Tribunal, 1962  
[Fuente: Agromán] / Vestíbulo de la estación antes de su  
restauración, 2006 [Archivo Metro de Madrid]

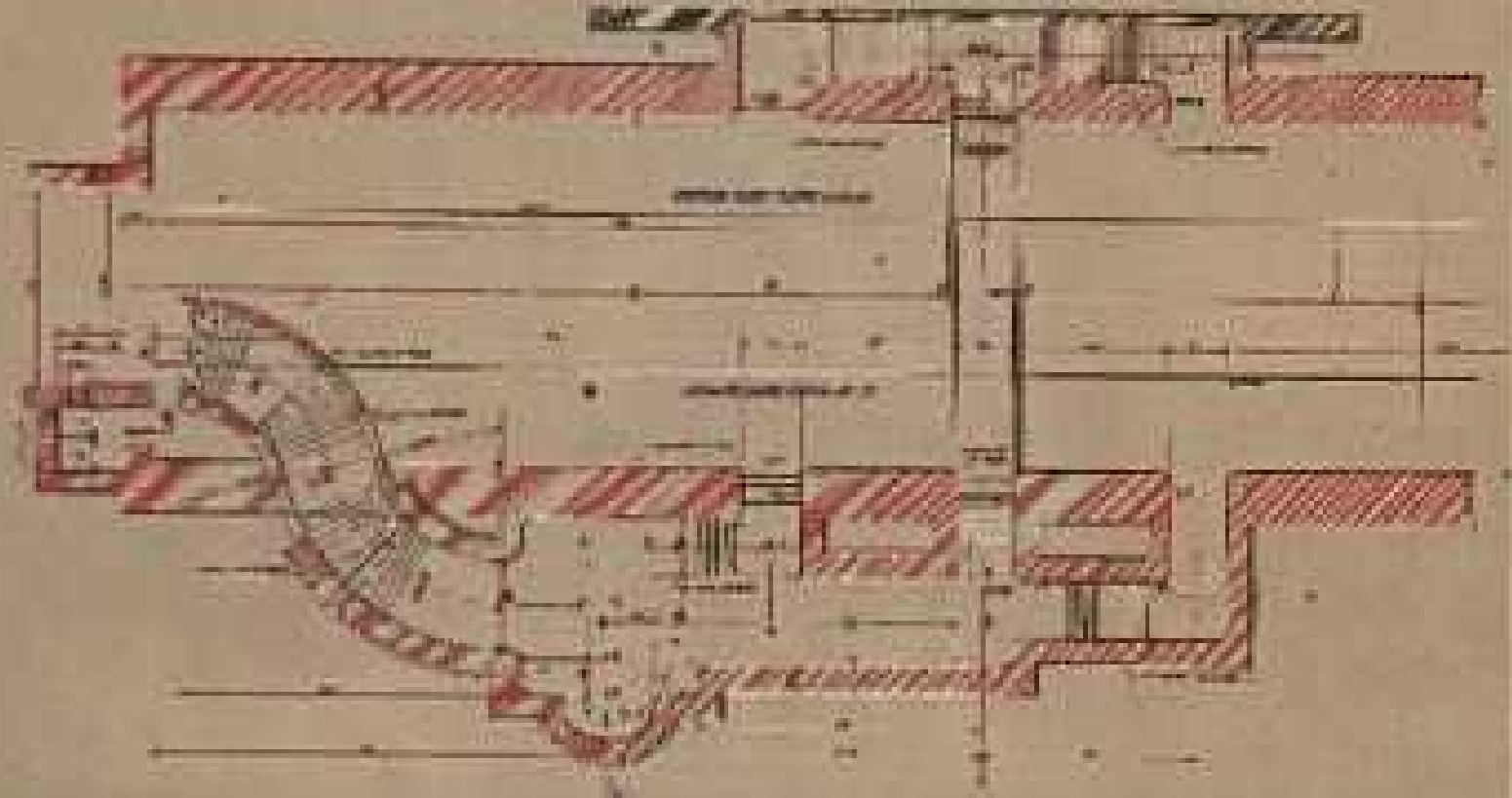
En diciembre de 1960 se puso en marcha el llamado "Plan de reforma y ampliación del Primer Establecimiento", cuyo objetivo era básicamente poner en circulación composiciones de trenes de seis unidades y así aumentar la capacidad de la línea 1. En vista de los problemas que empezaba a tener la línea con la saturación provocada por el aumento del número de viajeros, se decidió ampliar la longitud de los andenes en la línea, pasando de 60 a 90 m.

Al prolongarse tanto la estación de Bilbao hacia el norte como la de Iglesia hacia el sur, ambas quedaron excesivamente próximas a la de Chamberí, situada entre ambas, por lo cual se decidió clausurar esta, cerrándose al público el 22 de mayo de 1966. Además, la forma de la propia estación, en curva y con pendiente, hacía muy complicado el poder malargar los andenes.

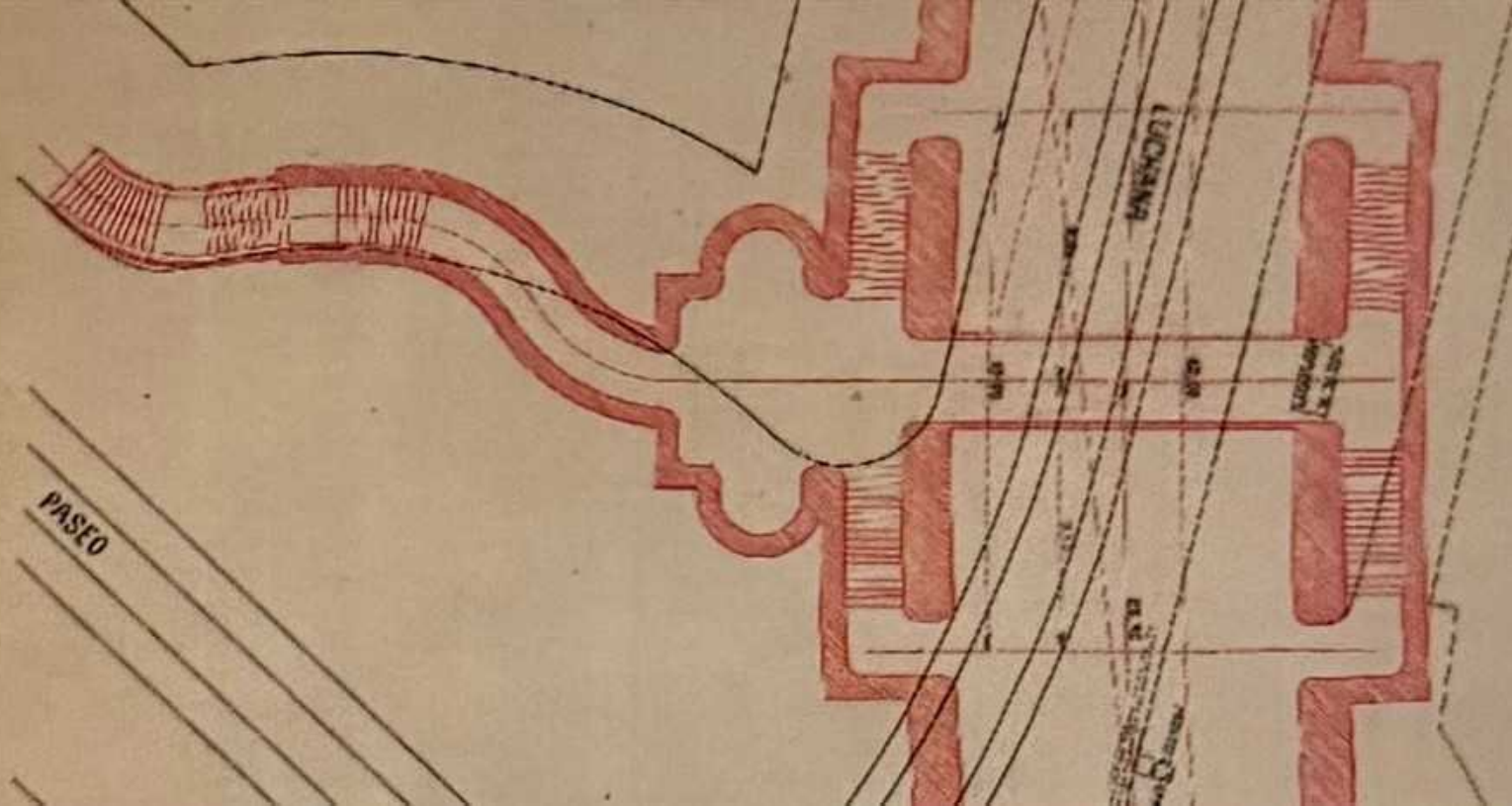
Durante muchos años estuvo abandonada y en creciente deterioro, aunque conservando la decoración original, y sus andenes fueron recortados para evitar el choque con los trenes que atravesaban a gran velocidad la entonces llamada estación fantasma. Entre 2006 y 2008 se decidió restaurar y, en parte gracias a no haber sido utilizada durante más de 40 años, hoy día se puede visitar y contemplar tal y como se concibió en origen.

A día de hoy Chamberí es uno de los pocos testimonios que aún perduran de cómo era una estación original en aquellos primeros años del metropolitano. Entre los elementos originales que se conservan destacan el aplacado, el mobiliario de las taquillas, los tornos de control, la azulejería decorativa, la señalética, los anuncios publicitarios.

# 4 - LA TIPOLOGÍA ARQUITECTÓNICA







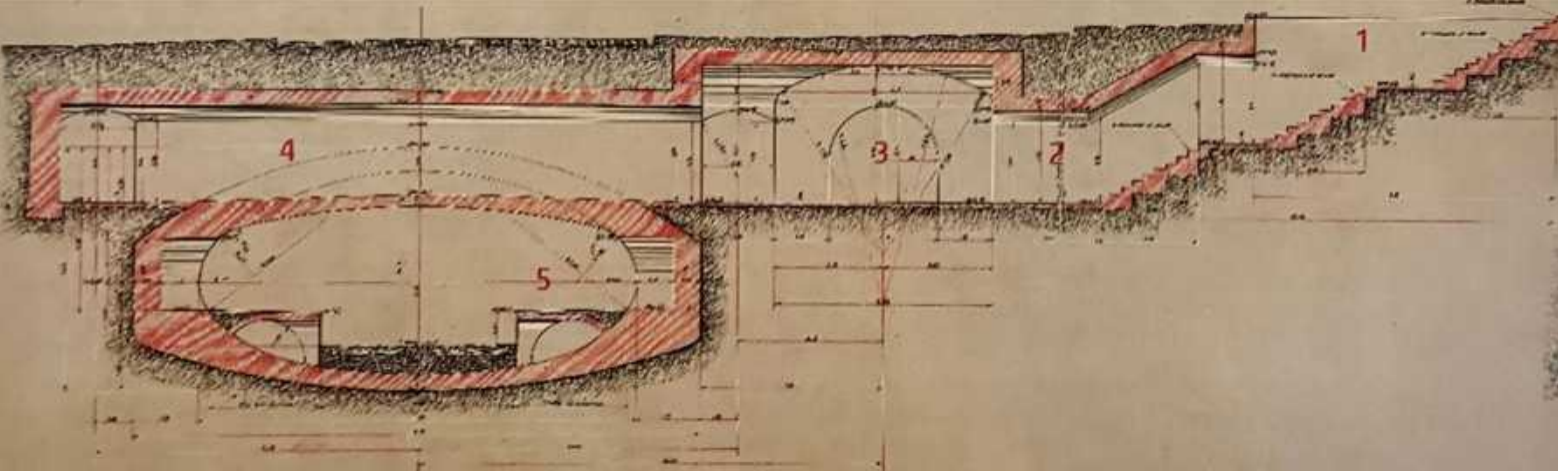
1. Boca de acceso  
cangrejo

2. Circulaciones

3. Vestíbulo

4. Pasadera y

5. Andenes



Planta del vestíbulo y acceso a los andenes de la estación de Martínez Campos (Iglesia). Firmado: 20 de marzo de 1918 por el Ingeniero de Caminos José Valenti de Dorda Archivo Metro de Madrid / Planta de la boca de acceso y sección de la estación de Chamberí por la boca de acceso, vestíbulo, pasarela y andenes. Plano de construcción de la estación de Chamberí, Línea 1 Cuatro Caminos-Sol. Firmado: Madrid, 12 de octubre de 1917 por el Ingeniero de Caminos Miguel Otamendi [Archivo Metro de Madrid

La estación, de directriz curva, se sitúa bajo el paseo de Luchana, justo antes de la calle Santa Engracia y de que cambie su nombre por el de paseo del Cisne. El acceso a la estación se sitúa a la cota 680.20 y el vestíbulo a la 675.19 al que se accede a través de una escalinata de tres tramos con un total de 31 peldaños de 16 cm.

Las primeras estaciones de la red se proyectan con una sola boca de acceso. A partir de la construcción de la línea 2 se generaliza la solución con dos accesos, uno en cada extremo de los andenes, para así dar mayor servicio ampliando el radio de influencia de cada estación.

El vestíbulo es cuadrado de 6 m x 6 m con lucernario central y dos exedras laterales y cuenta con una altura en la clave de la bóveda de 3,75 m. Desde el vestíbulo se puede acceder directamente al andén con dirección Puerta del Sol o bien cruzar la pasarela, de 3 m de ancho y 2,65 m de altura, por encima de las vías para llegar al andén contrario con dirección a Cuatro Caminos. En los andenes, bajo la pasarela se aprovechaba el espacio que se generaba para, en esa hornacina, ubicar la cabina del jefe de estación.

Todas las estaciones proyectadas en este primer tramo del metropolitano se construyen con el mismo esquema de funcionamiento: boca de acceso, escaleras, pasillo, vestíbulo, pasarela, cangrejo y andenes. Las principales diferencias entre las ocho primeras estaciones de la red radican en el modo en que se accede a los andenes desde las pasarelas y escaleras de comunicación. Junto a Sol e Iglesia, Chambert es la única estación en la que el pasillo de distribución llega a los andenes justo en la mitad de los mismos, en vez de en uno de sus extremos.

5 = BOGA DE ACCESO







Calle Santa Engracia vista desde la plaza de Chamberí, 1926. En primer término se puede ver la boca de acceso con la farola anunciadora (Fuente: Archivo Espasa) / Boca de acceso a la estación, ca. 1960 (Archivo Metro de Madrid)

Las bocas de acceso son elementos fundamentales para la red del metro en la ciudad, pues además de ser los puntos de acceso, el viajero ubica las estaciones en su entorno urbano, convirtiéndose así en referencias espaciales con las que los ciudadanos se orientan en la nueva ciudad metropolitana. Para los accesos se planteó un diseño tipo sencilla, muy semejante al ya empleado en otros metros como los de Londres, Budapest o París. Se trata de bocas descubiertas que configuran su contorno con barandilla de forja o piedra.

La boca original de Chamberí es un caso muy interesante dentro de las variantes de diseño de los accesos a las estaciones ya que se resuelve con una solución mixta que combina la barandilla de forja, necesaria para adaptarse al trazado curvo de la boca, con la farola anunciadora de granito. El elemento más singular de esta solución son las piezas de arranque hechas en granito y con forma de voluta a partir de las cuales arranca la barandilla y junto a la cual en el lado más cercano a la glorieta, por tener mayor visibilidad, se apoya la farola anunciadora con la que se construyeron en aquellos primeros años todas las bocas.

Este elemento se planteó como un monolito de considerable altura que resultara reconocible en la distancia y que además por la noche se iluminará. Inspirada en el metro de París, con la palabra Metro inscrita en el volumen principal, terminó añadiendo el representativo rombo y se eliminó el anagrama de la Compañía que en un principio se había planteado en el rematé superior.

6 = EL VESTÍBULO

El vestíbulo es el punto de transición entre la ciudad sobre rasante y la red subterránea.

Este es uno de los espacios más significativos pues es donde se adquiere el billete y se inicia el viaje. Y por ello debían ser espacios amplios, con la máxima luminosidad posible, lo cual se consigue a través de la iluminación cenital y del empleo extensivo de la azulejería que produce y multiplica reflejos.

Se recubren paredes y techos con dos tipos de azulejo: uno blanco de formato rectangular biselado que se emplea como elemento de cubrición general y otro decorativo empleado de manera selectiva para significar los elementos en los cuales se dispone. El azulejo blanco, procedente de Onda, se coloca en distintas disposiciones según el paramento en el que se encuentre: pasillo de circulación, vestíbulo o andén.

En el caso de Chamberí se opta por una decoración más sobria que en las estaciones más señaladas, como Sol y Cuatro Caminos. Como muestra de ello el azulejo decorativo es sustituido por fajas en las que se combinan piezas del mismo material pero con distintos formatos y disposiciones.



Triple recercado en el perímetro de la bóveda con piezas rectangulares y cuadradas.

Recercado de todos los arcos con disposición adovelada. |



Paramentos verticales en hiladas horizontales.

Pieza de borde en todos los encuentros entre planos diferentes.

Achaflanado de esquinas en el perímetro del vestíbulo.



Cubrición de bóveda con disposición en espina de pez

En el diseño de los espacios se buscaba la singularidad, así lo explicaba Miguel Otamendi en 1929 en *El ferrocarril metropolitano Alfonso XIII de Madrid*, escrito con motivo de la celebración en Madrid del Congreso Internacional de Ferrocarriles:

*Se ha cuidado de no caer en el defecto de la mayoría de los metropolitanos extranjeros, en los que adoptado un tipo de estación y de vestíbulo de ingreso, pobremente decorado, se repite incesantemente; en el metropolitano madrileño, es preciso atraer a un público acostumbrado a la viva luz exterior de sus calles y paseos, y para ello es necesario que sus vestíbulos y estaciones sean claros, alegres, prestándose a ello perfectamente la rica variedad de cerámicas de las diversas regiones españolas.*

7 = EL LUCERNARIO









N.º METROPOLITANO ALFONSO XIII.  
*Estacion de Cuatro Caminos - Vestibulo*  
*Dia - 20 - Mayo - 1918.*

Estación de Ríos Rosas. Techo metálico del vestíbulo. Firmado: 12 de noviembre de 1917 por el ingeniero José Valentí de Dorda [Archivo Metro de Madrid] / Obras de construcción del lucernario del vestíbulo de Cuatro Caminos, 20 de mayo de 1918 [Archivo Metro de Madrid.

El vestíbulo es el punto de transición entre la ciudad sobre rasante y la red subterránea.

Este es uno de los espacios más significativos pues es donde se adquiere el billete y se inicia el viaje. Y por ello debían ser espacios amplios, con la máxima luminosidad posible, lo cual se consigue a través de la iluminación cenital y del empleo extensivo de la azulejería que produce y multiplica reflejos.

Se recubren paredes y techos con dos tipos de azulejo: uno blanco de formato rectangular biselado que se emplea como elemento de cubrición general y otro decorativo empleado de manera selectiva para significar los elementos en los cuales se dispone. El azulejo blanco, procedente de Onda, se coloca en distintas disposiciones según el paramento en el que se encuentre: pasillo de circulación, vestíbulo o andén.

En el caso de Chamberí se opta por una decoración más sobria que en las estaciones más señaladas, como Sol y Cuatro Caminos. Como muestra de ello el azulejo decorativo es sustituido por fajas en las que se combinan piezas del mismo material pero con distintos formatos y disposiciones.

# 8 = LA SEÑALÉTICA

DIRECCIÓN  
SOL-ATOCHA

SALIDA

DIRECCIÓN  
C-CAMINOS

RAMON FRENTE





SALIDA  
S<sup>TA</sup> BARBARA





**DESDE ESTE ANDEN  
LE CONducIRÁ EL TREN**





PROHIBIDO EL PASO





ENTRADA

SOL VEN  
MINOS D L



PASO  
PROHIBIDO

PASO  
PROHIBIDO

ENTRADA

ENTRADA

Estación de Bilbao, 1925 / Estación de Alonso Martínez, 1944 /  
Plano esquemático del trazado de la línea de los bulevares (línea 4)  
situado en el andén sentido Goya en la estación de Alonso Martínez,  
1945 / Estación de Bilbao, 1962 / Estación de Diego de León, ca.  
1932.

Un aspecto muy importante a tener en cuenta en una estación subterránea, en la que es difícil orientarse al no poder establecer referencias externas, es la señalética. Resulta fundamental para ordenar los flujos de viajeros y evitar situaciones caóticas. Con una cartelería bien planificada se consigue la segregación de las entradas y salidas de los usuarios evitando posibles confusiones que den lugar a una mala gestión de las circulaciones o que incluso puedan provocar accidentes.

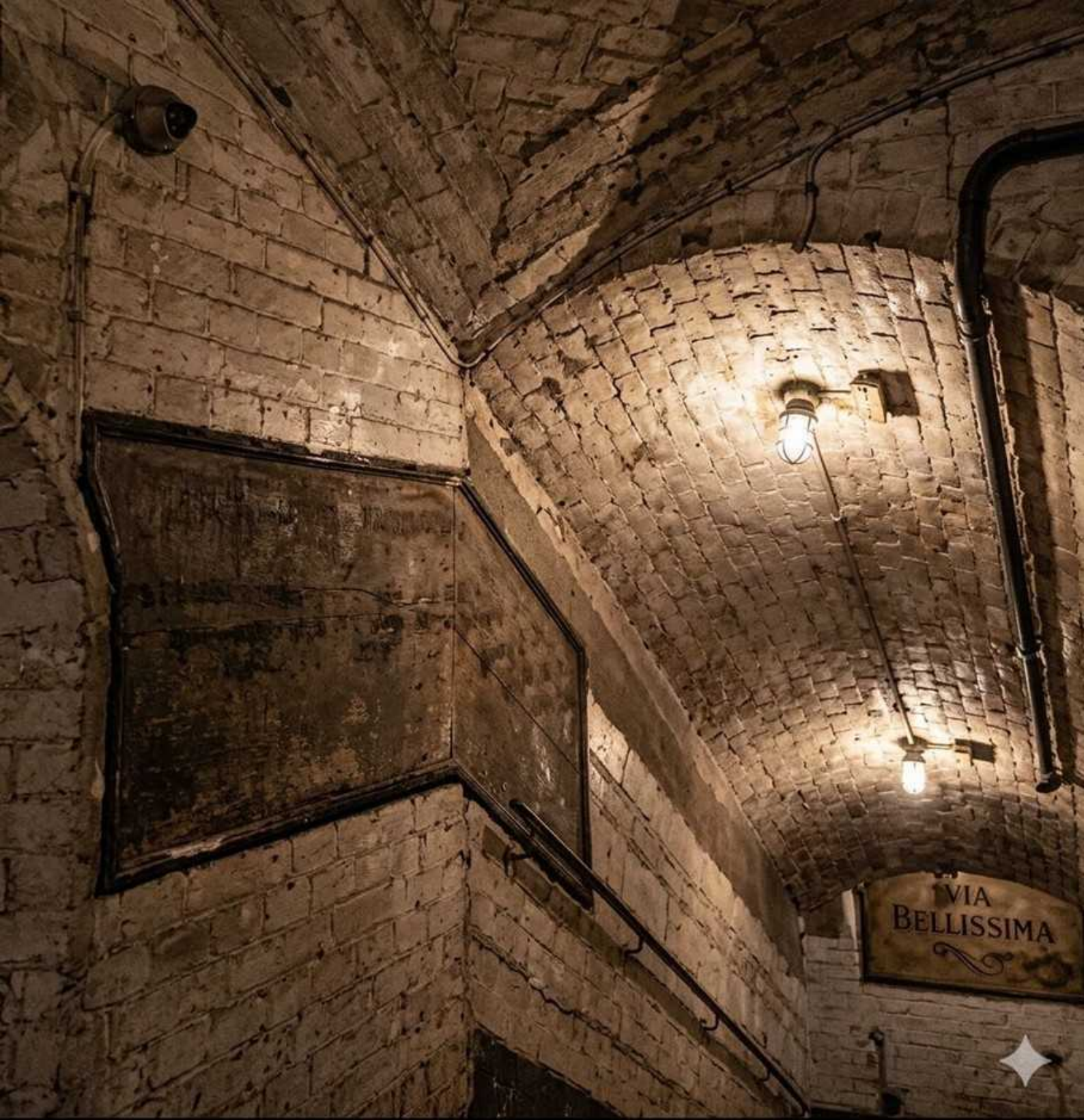
En las puertas siempre se señalizaba las que eran de entrada y las que eran de salida. Incluso en las corta vientos de las bocas de acceso, como en Chamberí, se colocaban círculos de color verde para indicar "paso permitido" y de color rojo para "paso prohibido". Todas las intersecciones entre pasillos estaban claramente indicadas con carteles de línea, dirección y prohibido el paso.

La señalética también incluye los carteles indicadores de línea que informan sobre las próximas estaciones a las que se puede acceder desde uno u otro andén. Estos carteles son un elemento fundamental y en constante actualización a medida que la red va creciendo. Siempre se representaban las estaciones hasta el final de línea en el sentido de circulación desde el andén correspondiente (en el caso de Chamberí, Tetuán y Vallecas en uno y otro lado).

**9 = ACCESO A LOS ANDENES**



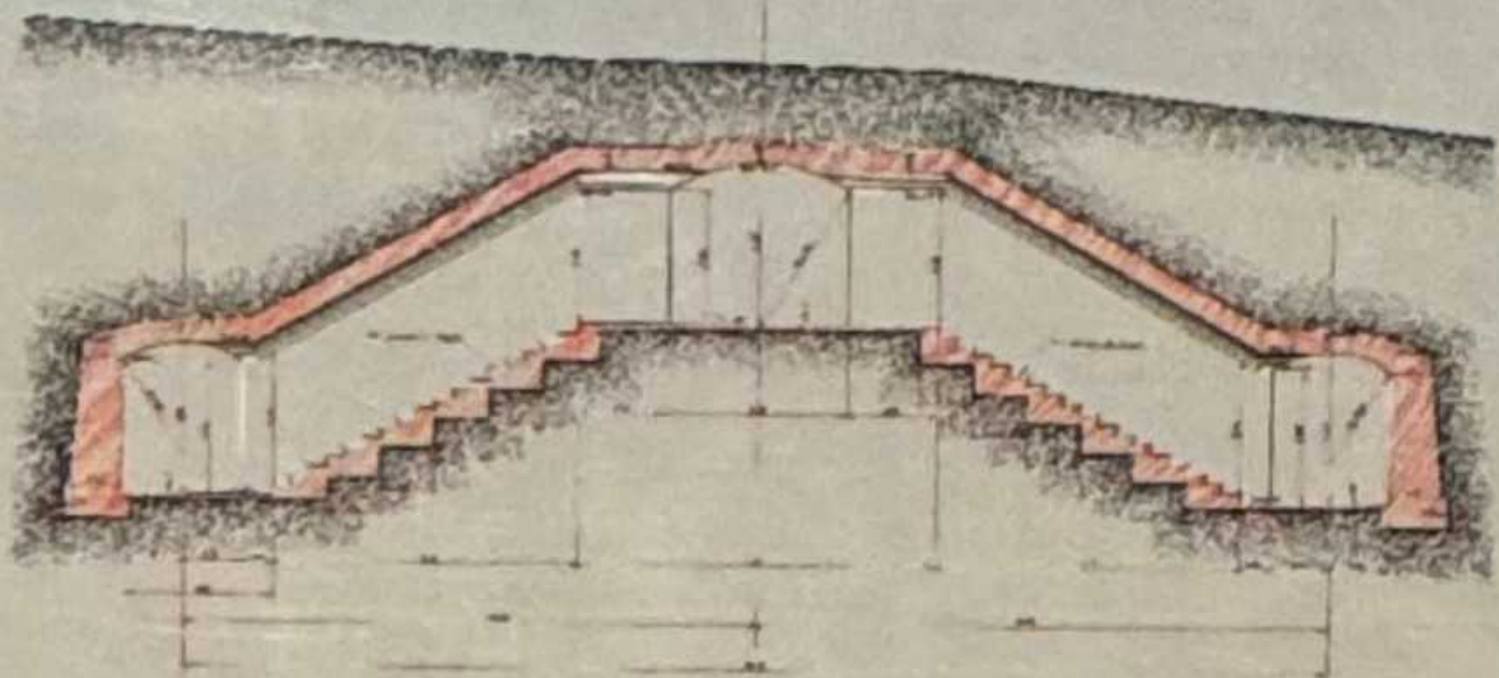




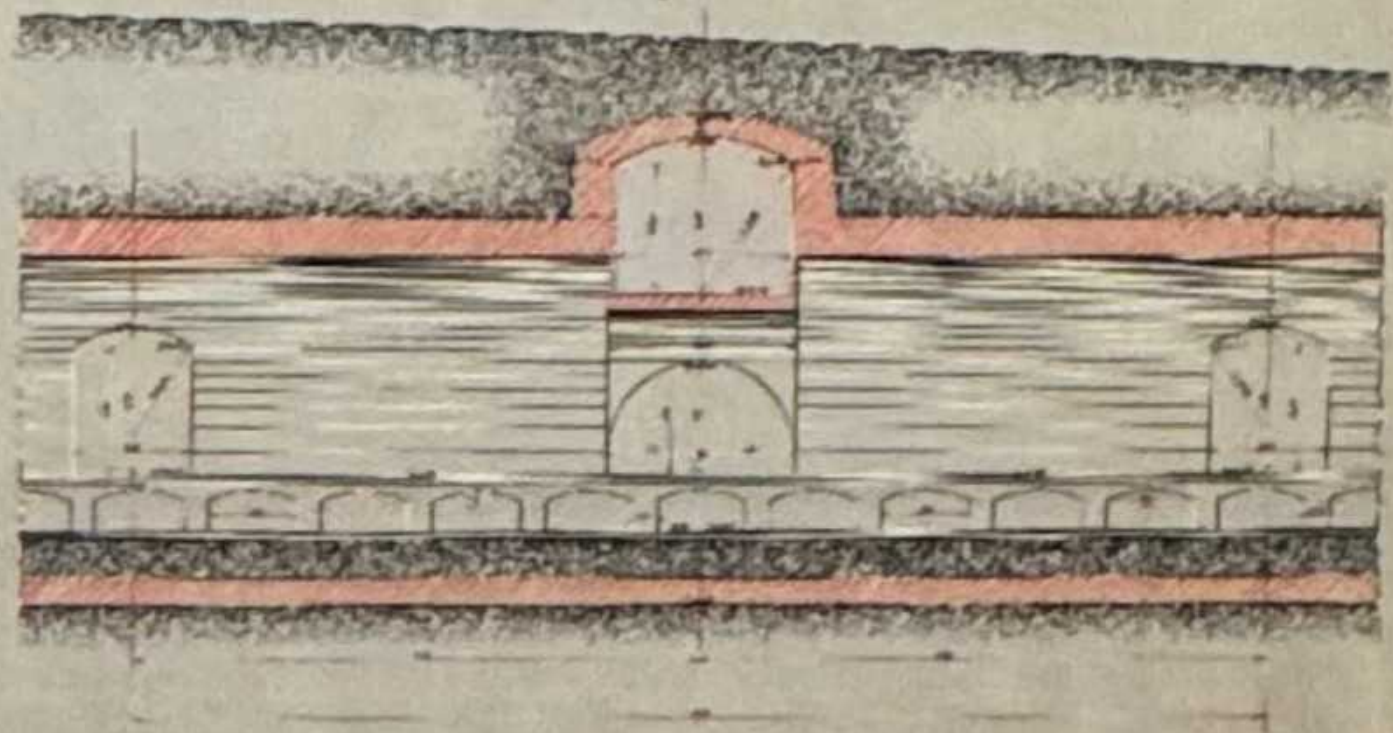
VIA  
BELLISSIMA







Section of the vaulted structure YX



Vista desde el vestíbulo de la pasadera de conexión entre andenes (Susana Olivares) / Sección del cangrejo de escaleras de acceso a los andenes desde la pasarela de conexión entre los dos lados de la estación. Plano de construcción de la estación de Chambert. Firmada: 12 de octubre de 1917 por Miguel Otarmendi [Archivo Metro de Madrid).

La segregación de los flujos de viajeros fue determinante para esclarecer el modelo arquitectónico definitivo de las estaciones. Ejemplo de ello fue la separación de los flujos de subida y bajada a los andenes. De ahí que desde la pasarela o posadera de conexión entre estos siempre haya dos escaleras simétricas de acceso, una de subida y otra de bajada, lo que comúnmente se conoce como el cangrejo de la estación.

En los espacios circulatorios también se revisten las paredes y bóvedas de azulejos blancos, en esta ocasión en el mismo sentido que el de las circulaciones. Únicamente en la parte superior de las paredes, justo antes del arranque de las bóvedas, se reserva una franja sin aplacado a la que se le aplica un color, lo cual ayuda al viajero a percibir con mayor facilidad si se trata de un espacio horizontal o de si tiene pendiente.

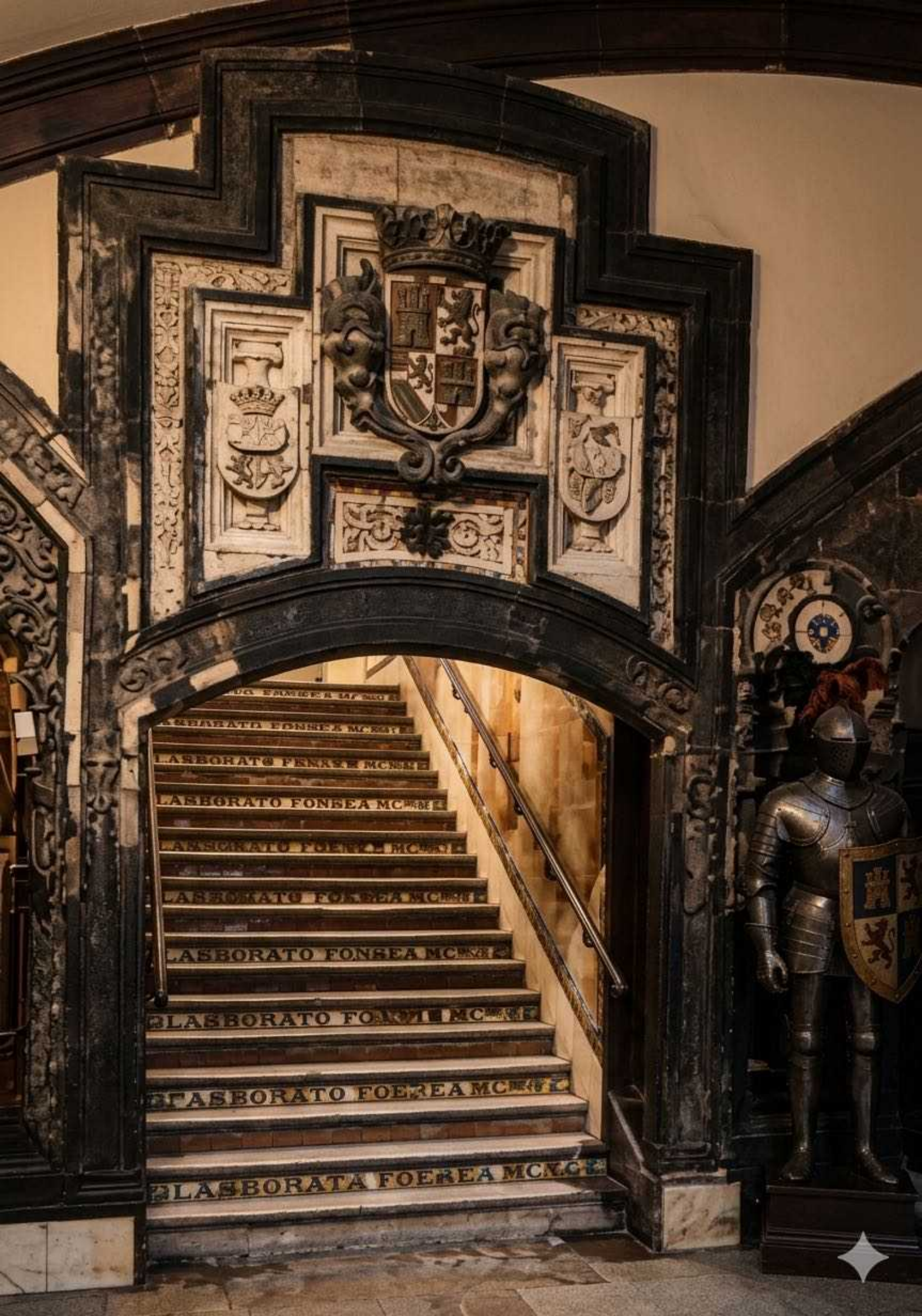
En cuanto a los pavimentos, además de usarse la característica baldosa hidráulica de forma hexagonal, para las escaleras se empleó, tal y como se recoge en el boletín de la Real Sociedad Geográfica de enero de 1944:

*El desgaste de las piedras calizas (...) en las escalinatas de mucho tráfico ha tratado de evitarse mediante el empleo de materiales especialmente duros, como el granate, cuyos cristales de Nijar (Almería), aglomerados con cemento, pueden verse en las escaleras del "Metro" de Madrid, especialmente en los días de lluvia, porque su polvo rojo los da un aspecto característico.*

**10 = ANDENES, EL CORAZÓN  
DE LA ESTACIÓN**



Acuarela de Antonio Palacios: andén de la estación de Progreso, 1921. Se representa una tercera vía, la línea de los Barrios Bajos que nunca se construyó. [Archivo Metro de Madrid) / Detalle del recercado de la escalera de acceso al andén central de la estación de Retiro [Archivo Metro de Madrid) / Composición, tridimensional de la estación de Chamberí a partir del plano original de proyecto [Proyecto La huella de Metro, Archivo Metro de Madrid)



LABORATO FONSEA MC...  
LABORATO FONSEA MC...  
LABORATO FONSEA MC...  
LABORATO FONSEA MC...  
LABORATO FONSEA MC...  
LABORATO FONSEA MC...  
LABORATO FONSEA MC...  
LABORATO FONSEA MC...  
LABORATO FONSEA MC...  
LABORATA FOEREA MC...



Los andenes son los espacios más interesantes de la estación. Su carácter cambia según una secuencia temporal pues entre la marcha de un tren y la llegada del siguiente son lugares estanciales, de espera pero en el lapso de tiempo en el que se abren las puertas de los coches se produce un intenso flujo en un breve espacio de tiempo: los viajeros que salen y los que entran. Son espacios cambiantes, con ritmos secuenciales y así quedaba retratado en la acuarela de **Antonio Palacios** donde estaban representados desde los viajeros que esperaban, los que se marchaban hasta los que se iban montados en el tren y todo ello envuelto en una brillante atmósfera llena de colorido y de reflejos.

La sección de la bóveda de la estación es la de un arco elíptico de catorce metros de luz interior, que cubre la doble vía central y los dos andenes laterales de 60 m de longitud preparados para trenes compuestos de 5 coches de 12 m de largo capaces de transportar a 400 viajeros. En Chamberí los andenes son de 3 m de ancho aunque en estaciones de mayor relevancia como Sol o Cuatro Caminos se construyeron de 4 m y a lo largo de su desarrollo se ubicaban al menos en un par de puntos bancos en los que poder descansar durante la espera. Las bóvedas "son revestidas por azulejos blancos biselados que al reflejar la luz de los potentes focos de iluminación eléctrica contribuyen a dar un carácter muy alegre a estas estaciones subterráneas"

(Miguel Otamendi, "Las obras del Metropolitano Alfonso XII", Revista de Obras Públicas, 16 de mayo de 1918).

Las paredes de los andenes se colmataban de grandes recercados destinados a anuncios publicitarios con formas rectangulares horizontales o verticales en los que se empleaba la cerámica decorativa, al igual que en las embocaduras de túneles y pasillos para dar suntuosidad y embellecer el espacio. Se usaron cerámicas sevillanas en reflejo de cobre y oro, recercados en tonos verdes o azules con azulejos decorados con motivos vegetales.

# 11 - MÉTODOS CONSTRUCTIVOS







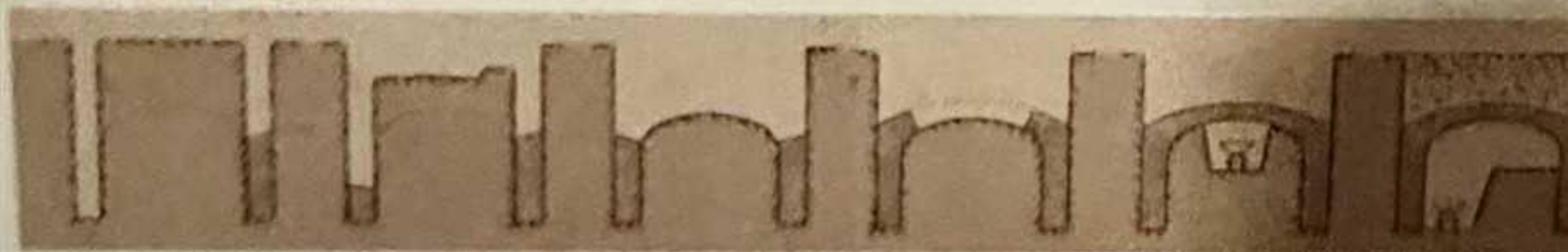
Embocadura de túnel con el belga. Estación de Bilbao mirando en dirección a la Puerta del Sol / Embocadura de túnel con el método a zanja abierta. Estación de Bilbao mirando hacia Cuatro Caminos.

# MÉTODO BELGA

J. G. ... & ...



MÉTODO A ZANJA ABIERTA



Para construir los primeros 4 kilómetros del Metro de Madrid, se emplearon dos técnicas distintas dependiendo de la profundidad y la ubicación:

**Método Belga:** Utilizado para las galerías más profundas. Su principal ventaja era que permitía excavar túneles sin interrumpir demasiado el tráfico en la superficie, ya que se trabajaba de forma subterránea tras abrir unos pozos de acceso iniciales.

**Método a Zanja Abierta:** Empleado en los tramos más superficiales. Consistía en excavar directamente desde la calle, crear la estructura del túnel y luego volver a cubrirlo para restablecer el pavimento.

### **El Método Belga (Paso a paso)**

En el diagrama central se observa la secuencia clásica de este método:

1. **Galería de avance:** Se excavaba primero un pequeño túnel en la parte superior (la "clave" del arco).
2. **Ensanchamiento:** Poco a poco se iba ampliando el hueco hacia los lados.
3. **Bóveda de ladrillo:** Se construía el techo de ladrillo antes de excavar la parte inferior. Esto garantizaba la estabilidad del terreno.
4. **Excavación del núcleo:** Una vez segura la parte superior, se retiraba la tierra de abajo (el "destroce") y se hacían los muros laterales (hastiales).

# 12 - LA PUBLICIDAD EN EL METRO

UNA  
PURA FICCIÓN  
**SWAN** DEGRASSA



**CASA TH**  
3-SEVIL

A detailed illustration of a dark glass bottle of liqueur with a decorative stopper. The bottle is set against a circular background that resembles a window or a mirror. The bottle has a label, though the text on it is not clearly legible.

ORVAL DE UVA DE  
ALEXIA FLORIDA

LA PRODUCTORA  
**CASA**



CIUDAD  
GRANDES ALMACENES  
DE LA  
Puerta del Sol



POLVOS DE  
**KEATING**  
EL REY DE LOS DESINFECTANTES

The advertisement features a central image of a cylindrical tin of Keating disinfectant powder. The tin is dark with a label that includes the brand name 'KEATING' and some smaller, less legible text. The background of the advertisement is dark, making the white text and the product image stand out. The text is arranged in a curved path following the shape of the archway above the stairs.



# ASLAND



MADRID  
Fábrica y Maquinaria  
· cements  
"ASLAND"

Pº DE ANDARA. 29 - BARCELONA

Publicidad en los pasillos de la estación de Puerta del Sol cuando se amplía con su conexión a la línea 2, Sol II [Archivo Metro de Madrid) / Anuncio de Cemento Asland en formato folio, "Madrid, Titanes y Metro con cemento Asland (Colección Arguinsonis).

Desde su inauguración el Metro ha sido un escaparate de carácter publicitario magnífico. La afluencia asegurada de cientos de personas estimuló el impulso creativo de los publicistas y animó a las empresas a querer anunciarse dentro del metro. Los contratos se firmaban a través de compañías publicitarias como la Compañía Española de Publicidad

Poco a poco se fueron explorando diversos tipos de soporte: paredes, cartelones exteriores. interior de coches... Las empresas anunciantes suscribían contratos por un periodo determinado de tiempo que les daba derecho a exhibir su idea de producto. Cuando el tiempo finalizaba eran sustituidos por otros. En un primer momento los anuncios en pared se hicieron con azulejo pero más adelante, al ver la dificultad de la sustitución, se optó por emplear papel como soporte, mucho más fácil de colocar pero mucho menos perdurable. La publicidad se perfiló desde el principio como una importante fuente de ingresos para la Compañía.

Las firmas comerciales pronto se dieron cuenta del gran reclamo que podía suponer para ellas el establecer algún tipo de referencia con la imagen de Metro. Se asociaba entonces a conceptos tales como fiabilidad, versatilidad y solvencia. Y el alcance iba más allá, ya que a nivel urbano muchos fueron los comercios que comenzaron a referenciar su localización física por su proximidad a una estación de metro









ENTRADA





ENTRA

DIRECCION  
TRIBUNAL  
SANTONO







## BILLETES ESPECIALES

SE DESPACHARÁN SOLAMENTE EN NUESTROS LABORALES

Hasta las 10 de la mañana

0,10 ptas. desde las estaciones de Cuatro Caminos, Ríos Rosas, Iglesia y Chamberí, a cualquiera de las comprendidas en el trazo Cuatro Caminos-Sol.

0,20 ptas. desde las estaciones de Ventas, Sevilla y Sol, a cualquiera de las estaciones comprendidas en el trazo Ventas - Puerta del Sol.

Durante todo el día

0,10 ptas. desde las estaciones de Cuatro Caminos, Ríos Rosas, Iglesia y Chamberí, a cualquiera de las comprendidas en el recorrido Cuatro Caminos-Chamberí.

0,10 ptas. desde las estaciones de Menéndez Pelayo, Pío Baroja y Puente de Vallecas, a cualquiera de las del recorrido Menéndez Pelayo - Puente de Vallecas.

0,10 ptas. desde las estaciones de Ventas, Manuel Becerra y Goya, a cualquiera de las comprendidas en el trazo Ventas-Goya.

## BILLETES A LOS TOROS

Los días de toros habrá un servicio especial al precio único de 0,50 ptas. desde cualquier estación de la Compañía hasta la de Goya (o viceversa) que tiene uno de sus accesos en la Avenida de la Plaza de Toros.

EN TODAS LAS ESTACIONES DE LA COMPAÑÍA



COMPANÍA METROPOLITANO ALFONSO XIII  
TARIFA GENERAL

PUBLICIDAD

EN EL

METROPOLITANO

CONCESION EXCLUSIVA

EN LOS

COCHES Y ESTACIONES



COMPANÍA ESPAÑOLA DE PUBLICIDAD, S. A.

JUAN DE MENA, 25

TELÉF. 27-90 S.

- 1734 -

Compañía Metropolitano Alfonso XIII

# Rebaja de Tarifas

**TROZO CUATRO CAMINOS - SOL**

Desde el lunes 2 de Agosto hasta el 30 de Septiembre, los días laborables, la nueva tarifa rebajada entre CUATRO CAMINOS y SOL, será:

**DIRECCIÓN CUATRO CAMINOS HACIA SOL**

Todo el día, cualquier recorrido \_\_\_\_\_ 10 cts.

**DIRECCIÓN SOL HACIA CUATRO CAMINOS**

Todo el día, excepto de 12,30 a 2,30 de la tarde y de 7 a 10 de la noche, cualquier recorrido \_\_\_\_\_ 10 »

A las horas comprendidas entre las 12,30 y 2,30, y entre las 7 y 10 de la noche, regirán los precios corrientes actuales







La Compañía contra el  
delictivo de  
de cultura.  
obedecera a las  
indicaciones de los  
empleados y tratará  
con su proverbial  
cortesía al personal  
femenino de la  
Empresa

Los mozos de estación  
desempeñaban  
misiones de vigilancia  
de andenes y  
vestibulos, movimiento  
del público, revisión de  
billetes, etc.

de varios  
Mac, de  
entre m  
base de  
DINA  
de 19





**DIRECCION**

CHAMBERI    TRIESTE    ALCAZAR    GONZALEZ    E MOJANA

BILBAO    ANTONIO

**METRO**

CERRADO  
EL PASO





BILLETES  
USADOS

BILLETES  
USADOS













EXIT

La Compañía de los Ferrocarriles Metropolitanos ha pedido al gobierno para que se les conserve el control matrimonial.













CERRADO EL PASO

DIR ION  
CHAMBERI  
METRO

picar billetes, la de las pobres m SOL al lado DE J. ANTON precavidas, se a las piernas una mant



“La Compañía tenía en  
que el pueblo de  
Madrid, por su cultura,  
obedeciera a las  
indicaciones de los  
empleados y tratara  
con su proverbial  
cortesía al personal  
femenino de la  
Empresa”

Comunicado publicado en prensa el 26  
de octubre de 1913

Los mozos de estación  
desempeñaban  
misiones de vigilancia  
de andenes y  
vestibulos (movimiento  
del público, revisión de  
billetes y otras  
funciones subalternas  
en general









VALLECAS







PROHIBIDO  
EL PASO





PROHIBIDO  
EL PASO





**PROHIBIDO  
EL PASO**





DESDE ESTE ANDEN  
LE CONducIRA EL TREN





# DIRECCION



CHAMBERI



TRIBUNAL

BILBAO

J. ANTONIO

SOL T. DE MOLINA

A. MARTIN

ATOCHA

M. PELAYO

PACIFICO

VALLECAS



Linea de Metro, S.A.



**PROHIBIDO  
EL PASO**



**C. CAMINOS  
TETUAN**





DIRECCION  
**C. CAMINOS  
TETUAN**



Metro













PROHIBIDO  
EL PASO

METRO









# LÁMPARA PHILIPS

LA  
MEJOR  
DEL  
MUNDO



FABRICACION HOLANDESA

L. Gojia, Mayor, 54, Madrid

BERI



# ALMACENES RODRIGUEZ

SIRVASE APEARSE  
EN  
METRO ESTACION · GRAN VIA

E. GUIJO. MAYOR 80. MADRID





# El Trust Joyero

INTERNACIONAL

MADRID © PARIS

∴ SAN SEBASTIAN ∴





GONZALEZ H<sup>22</sup>





Gail





**LONGINES**

**ES EL MEJOR RELOJ**

CARLES GONZALEZ • 1917  
MADRID - CARRER MURILLO 14



**CAFÉ  
TORREFACTO  
MARCA**



**LA ESTRELLA**

**TELÉFONO. 15-55**

**MONTERA-32**

CALLE MAYOR, 80. MADRID.



**EL MEJOR PURGANTE**

**AGUAS**

**MINERALES NATURALES**

**DE**

**CARABAÑA**

**DEPURATIVAS**

**ANTIBILIOSAS ANTIHERPETICAS**

**DE VENTA Y CONSUMO EN TODO EL MUNDO**

**VIUDA E HIJOS DE R. J. CHAVARRI**

**MADRID**

**CHAMBERÍ**

**CHAMBERÍ**





CEMENTO PORTLAND

**IBERIA**

FERNANFLOR, 2. T<sup>LNO</sup> 5125-M

DEPOSITO: TELLEZ, 6. T<sup>LNO</sup> 5257-M

Edificio Alcazar de Madrid



# LÁMPARA PHILIPS

LA  
MEJOR  
DEL  
MUNDO



FABRICACION HOLANDESA

L. G. G. N. P. S. S. S.





NTOR

PROHIBIDO  
EL PASO



SALIDA





**SALIDA**

