



Línea temporal

La estación, de directriz curva, se encuentra ubicada debajo de la plaza de Chamberí, asumiendo el giro del trazado entre el paseo de Luchana y el de Santa Engracia. Poseía un único acceso localizado en la propia plaza donde arrancaba el entonces paseo del Cisne, ahora de Eduardo Dato.

El 22 de mayo de 1966 queda clausurada ante la imposibilidad de poder ampliar sus andenes de 60 a 90 metros. En 2008 se abrió al público como espacio musealizado en sí mismo. Tras una restauración, la estación se recupera como testimonio del estado original de las estaciones.

- 1919 > **Inauguración de la estación Chamberí de la línea 1.** Primer tramo de la línea 1: Cuatro Caminos-Sol.
La estación de Chamberí es una estación intermedia.
- 1966 > **Cierre de la estación.** La estación de Chamberí es clausurada con motivo de la imposibilidad de ampliación de los andenes.
- 2008 > **Apertura de la estación como museo.** Restauración de la estación a su estado original y nuevo acceso.



Línea	1 _ Tramo inaugural
Tramo	Cuatro Caminos - Sol
Inauguración	17 de octubre de 1919
Localización	Plaza de Chamberí

Los orígenes del barrio se remontan a finales del siglo XVIII cuando estas tierras, que originalmente eran huertas, comenzaron a albergar modestas viviendas junto a los caminos que salían de la primitiva cerca fiscal del Madrid de los Austrias.

Inicialmente conocido como el barrio de los Tejares, su nombre cambió a Chamberí después de la Guerra de Independencia (1808-1814). Y tras este periodo, comenzó la reconstrucción con la instalación de algunas fábricas y viviendas que fueron conformando el arrabal chamberilero de las clases trabajadoras y populares. Hoy día es uno de los barrios más céntricos de Madrid.

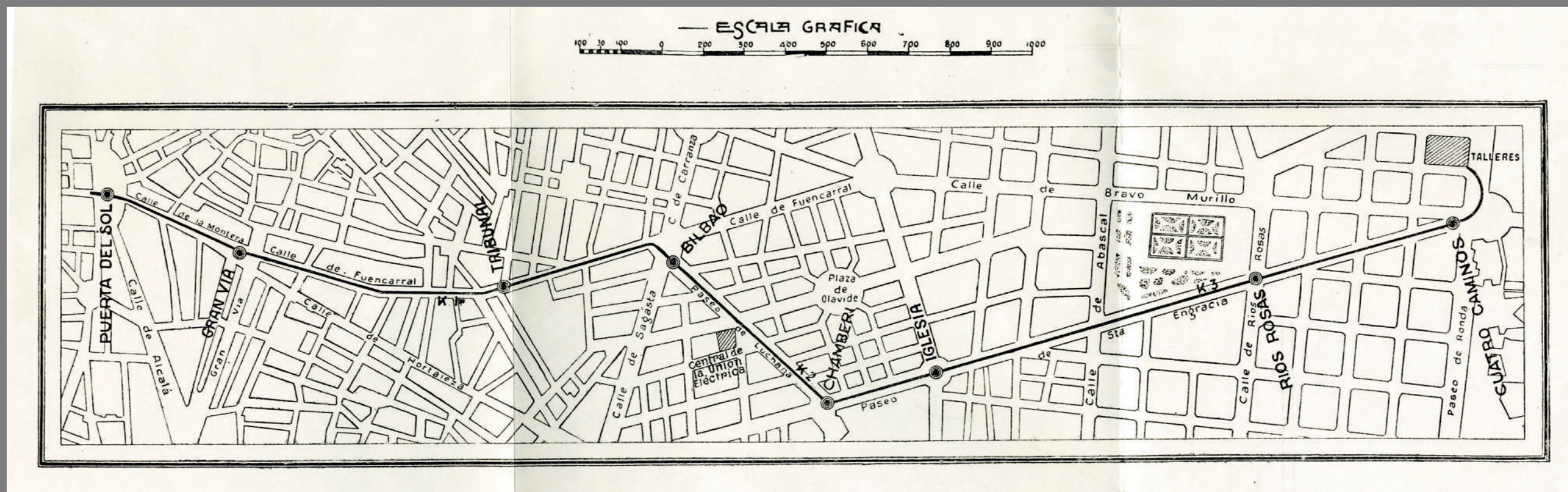


Plaza de Chamberí, 20 de febrero de 1957 [Martín Santos Yubero, Archivo Regional de la Comunidad de Madrid]



Trazado

Planimetría de 1919



Trazado de la línea desde las cocheras en el barrio de los Cuatro Caminos hasta la Puerta del Sol. *Metropolitano Alfonso XIII*. Miguel Otamendi, 1919, p.11 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

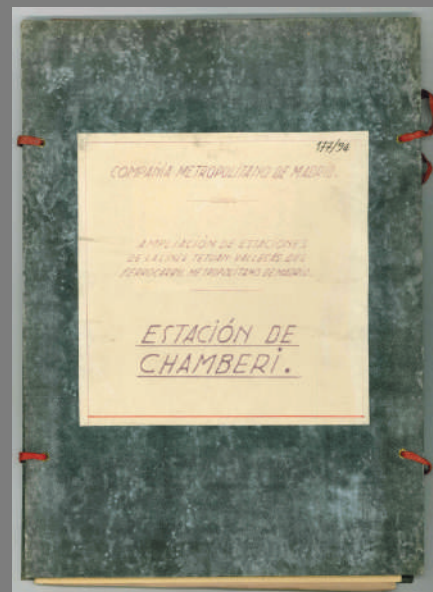


Fuente

Ampliación de estaciones de la línea Tetuán-Vallecas del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, 1964

[Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«MEMORIA. En Abril de 1961, se redactó el “Plan de ampliaciones y mejoras en el establecimiento”, a fin de aumentar el número de coches de cada tren y la frecuencia de sus circulaciones.

Figuran en primer término en el Plan, el alargamiento en 30 metros de cada una de las 17 estaciones de la línea Tetuán-Vallecas, y la ampliación de accesos a las mismas.

De diez y seis de las estaciones comprendidas en el Plan, los proyectos parciales de cada una de las obras de ampliación, han sido sometidos a la aprobación de la superioridad, desde Abril de 1961 (el de Atocha), hasta Marzo de 1964 (el de Antón Martín).

Queda finalmente la estación de Chamberí, de la cual se detallan a continuación los estudios hechos, que no han permitido encontrar solución viable para prolongar la estación» (p.1)

«En resumen, se ha hecho el estudio de tres soluciones: PROLONGACIÓN TOTAL DE LA ESTACIÓN POR SU EXTREMO NORTE / PROLONGACIÓN TOTAL DE LA ESTACIÓN POR SU EXTREMO SUR / PROLONGACIÓN PARCIAL DE LA ESTACIÓN POR LOS DOS EXTREMOS

Y ninguna de las tres soluciones resulta viable.

Queda así agotado el estudio de soluciones que permiten mantener el estudio de trenes.

[...] En vista de la imposibilidad del alargamiento de la estación, al terminar las obras de prolongación de las demás, y ampliar la composición de trenes de cuatro a seis unidades, será preciso el cierre al servicio público de la estación de Chamberí.» (pp. 12-13).

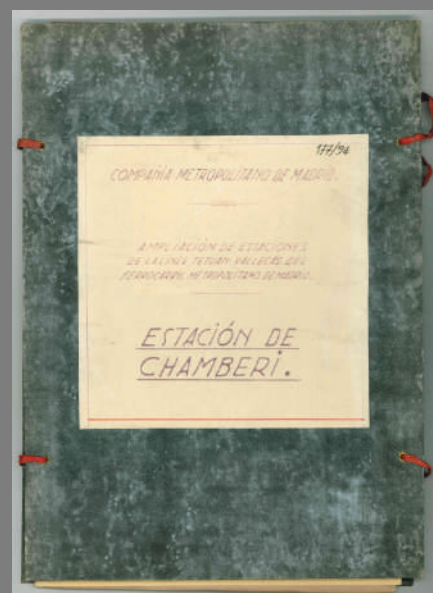


Fuente

Ampliación de estaciones de la línea Tetuán-Vallecas del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, 1964

[Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«CIERRE DE LA ESTACIÓN. La necesidad del cierre de la estación de Chamberí, obliga a considerar el alcance que esta medida tiene para el público y sus consecuencias en la explotación de la línea.

Tiene actualmente la estación una sola salida a la calle, situada en la Plaza de Chamberí, entre la acera de los pares de Luchana y la de los impares de García Morato.

Al ampliar las estaciones de Iglesia y Bilbao y sus accesos, se han contruido en las dos nuevos accesos en la dirección de Chamberí, con salida a la calle cerca de las de Sangunto y Trafalgar respectivamente.

Entre estas nuevas salidas de Iglesia y Bilbao, la distancia es de unos cuatrocientos metros, como la de sus antiguas salidas a la de Chamberí actual.» (pp13-14).

«Desde el punto de vista de la explotación, la supresión de la estación de Chamberí, no debe afectar al total de viajeros de la red, ya que los usuarios de la estación, tendrán muy próxima alguna de las entradas a los nuevos accesos de Iglesia (en Sagunto) y de Bilbao (en Trafalgar).» (p.14).

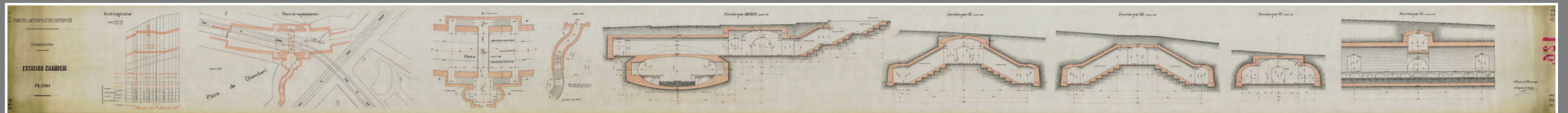
«Del Plan de ampliación de estaciones de la línea Tetuán-Vallecas, todas las estaciones a excepción de Chamberí, tienen el proyecto aprobado, y las obras terminadas o en ejecución.

Sometemos hoy a la aprobación de la Superioridad, el cierre al servicio público de la estación de Chamberí, para efectuarlo al entrar en servicio en la línea trenes de más de cuatro unidades.» (p.15).



Documentación gráfica

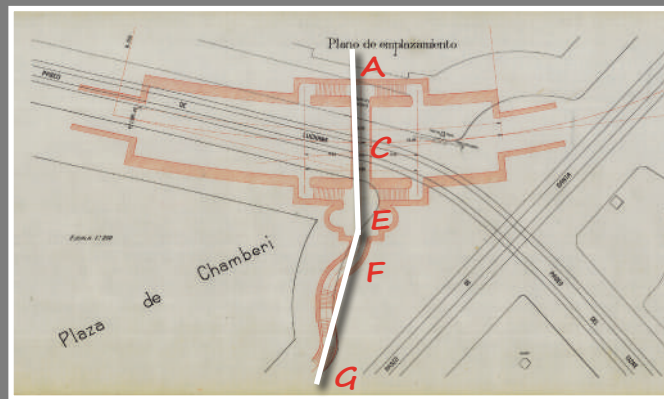
Planimetría > Plano de construcción de la estación, 1917



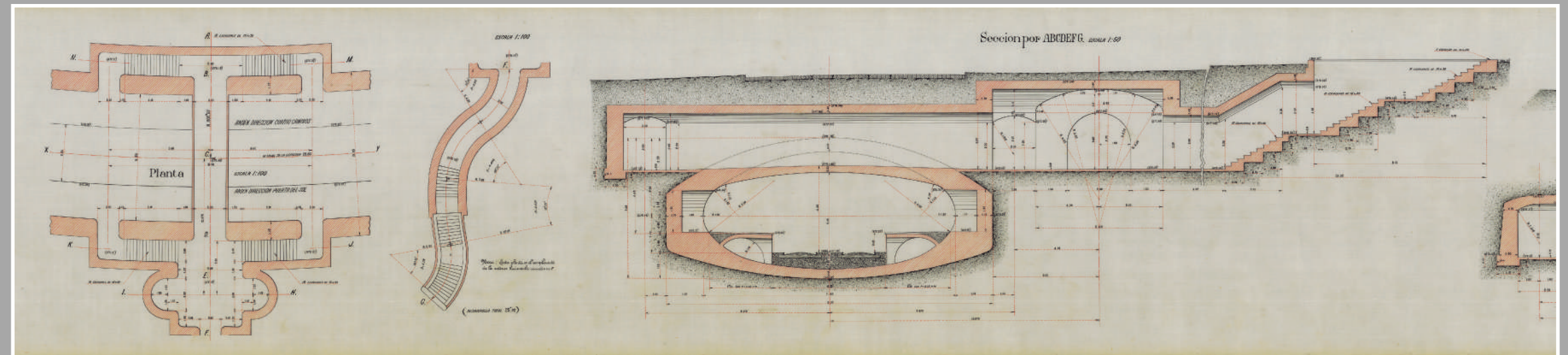


Documentación gráfica

Planimetría > Detalle de la planta de la boca y vestíbulo y Sección transversal de la estación



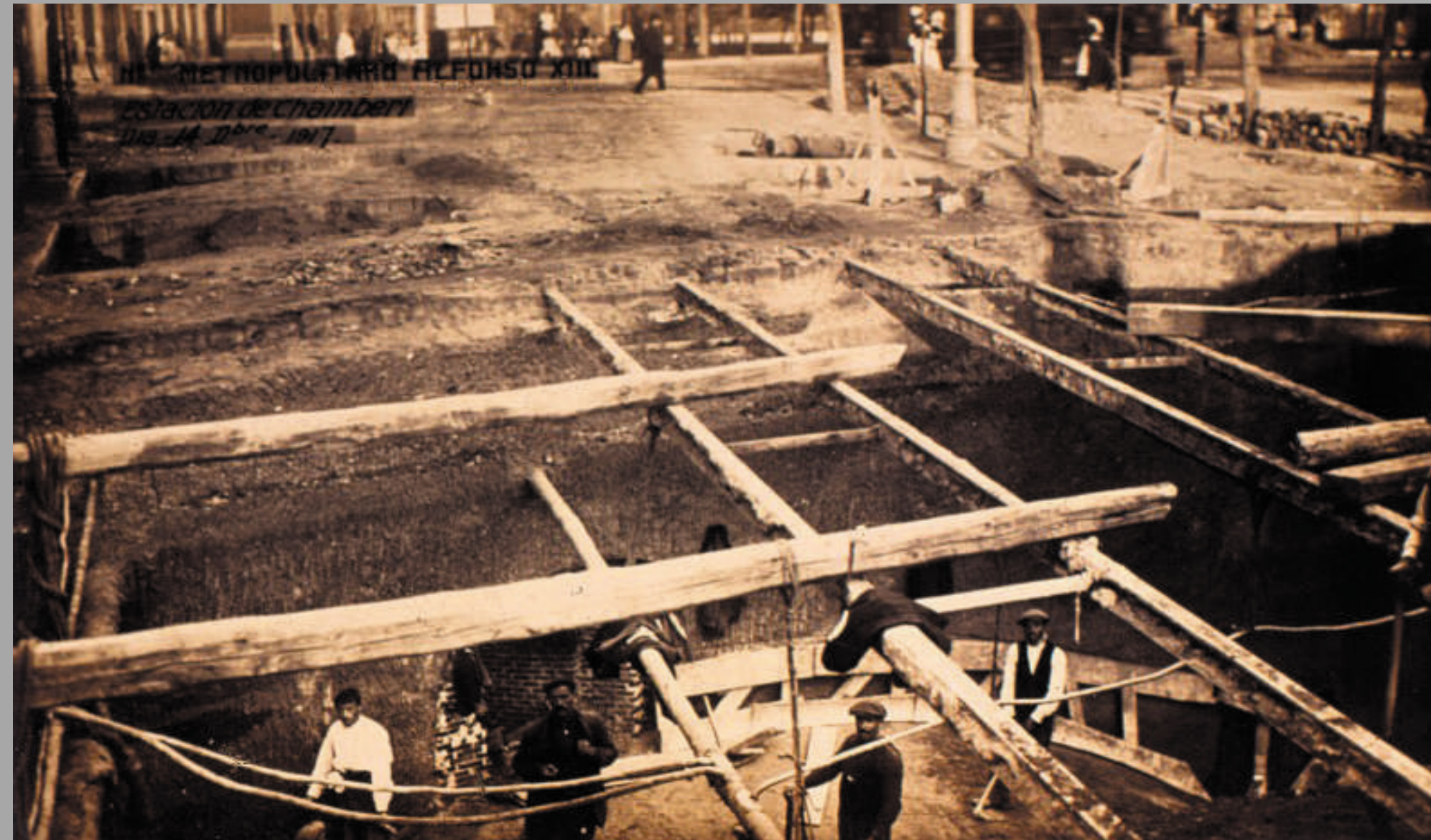
Sección transversal ABCDEFG





Documentación gráfica

Fotografía > Obras de construcción del primer tramo de la línea 1 del Metropolitano Alfonso XIII

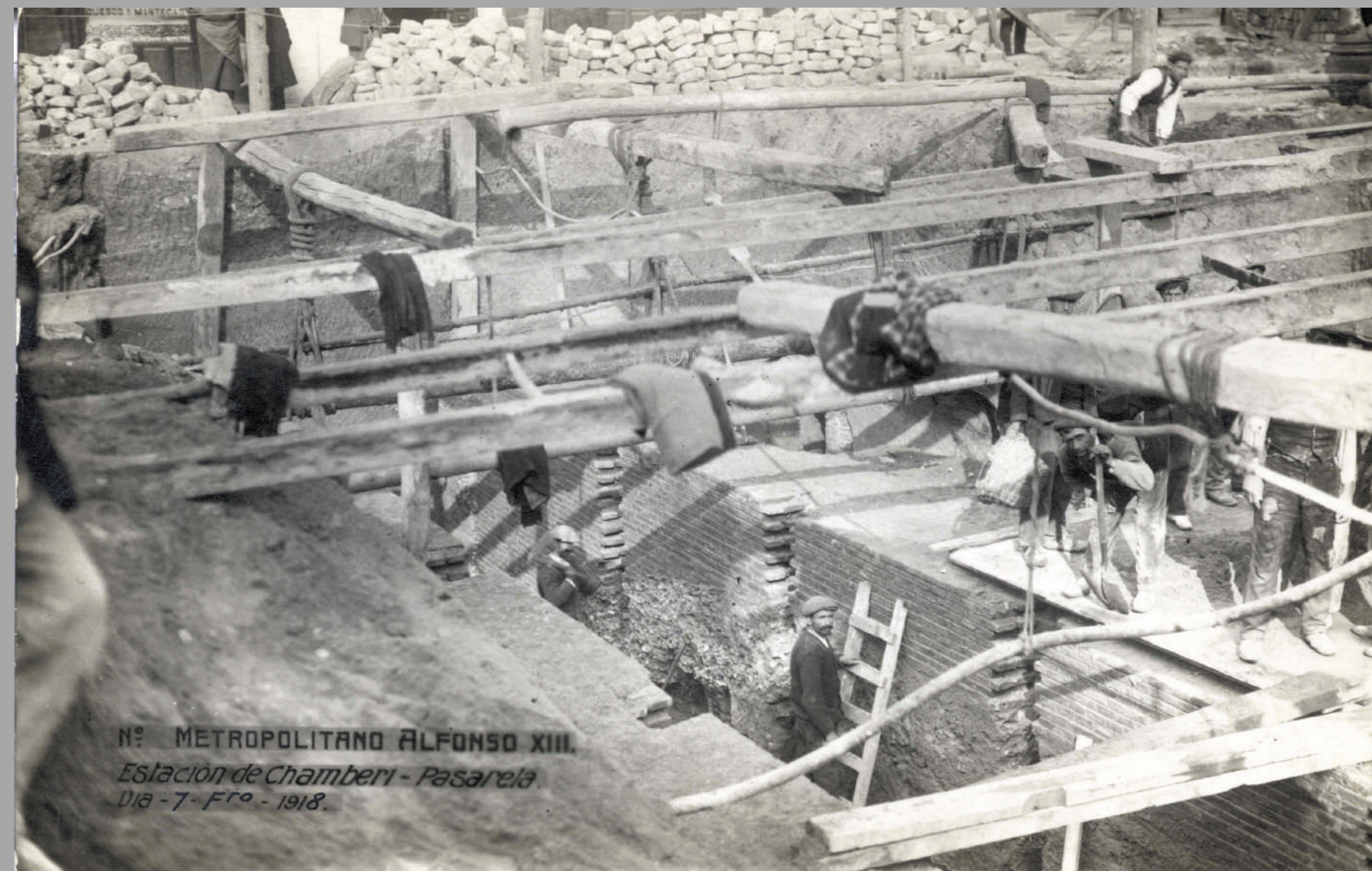


Obras de construcción del Metropolitano Alfonso XIII en la estación de Chamberí, 14 de diciembre de 1917 [Museo de Historia]



Documentación gráfica

Fotografía > Obras de construcción del primer tramo de la línea 1 del Metropolitano Alfonso XIII



Obras de construcción del Metropolitano Alfonso XIII en la estación de Chamberí, 7 de febrero de 1918 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

Chamberí

Documentación gráfica

Fotografía > Andenes de la estación de Chamberí, años 60

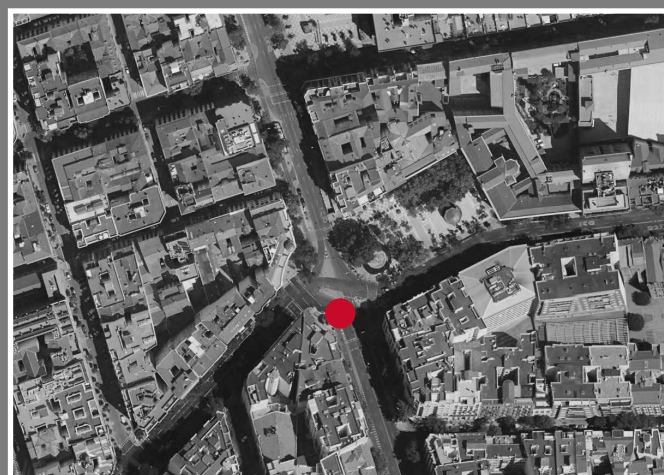


Andén de la estación de Chamberí en sus últimos tiempos de servicio, 1964 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Documentación gráfica

Fotografía > Boca de la estación de Chamberí poco antes de su cierre definitivo



Las imágenes están tomadas desde la propia boca de acceso a la estación. La primera, desde la parte inferior de la escalinata, viéndose al fondo los números 36 y 38 de la calle Santa Engracia. En la segunda, tomada desde el arranque de la escalinata, se ve al fondo el conjunto de edificios que conforman la plaza de Chamberí en el punto en que la calle Luchana llega a la misma.



Boca de la estación de Chamberí, ca.1964
[Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Documentación gráfica

Fotografía > Boca de la estación de Chamberí poco antes de su cierre definitivo



La imagen está tomada desde la propia plaza de Chamberí mirando hacia la calle de Santa Engracia en dirección a la plaza de Alonso Martínez.



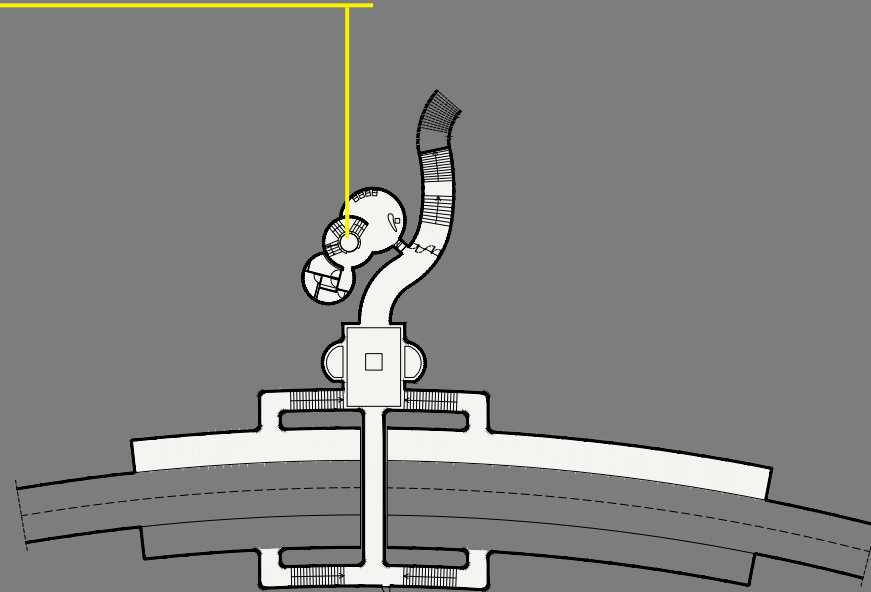
Boca de la estación de Chamberí, abril 1966
[Manuel Sanz Bermejo, Archivo ABC]



Documentación gráfica

Fotografía > Imágenes del vestíbulo original de la primera estación de la línea 1 tras ser restaurado

nuevo acceso a la estación recuperada



Vistas del nuevo acceso exterior y del interior de la estación recuperada, 2012 [Susana Olivares]