



*Santo Domingo*

Línea temporal

La estación de Santo Domingo pertenece a la primera ampliación de la línea 2 que tenía por objetivo alcanzar la glorieta de Quevedo. La estación se sitúa muy cerca de la Gran Vía y en el trazado de la línea, supone el cambio de dirección este-oeste para coger la dirección norte hacia Cuatro Caminos.

Si bien originariamente se planteó como una estación de un único acceso por su extremo oeste a la plaza de Santo Domingo, actualmente tiene otro acceso por su extremo este directamente a la acera de los impares de la Gran Vía a la altura de la calle de San Bernardo.

- **1925 > Inauguración de la estación de Santo Domingo de la línea 2.** Primera ampliación de la línea 2: Sol-Quevedo.  
La estación de Santo Domingo es una estación intermedia.



Santo Domingo

Línea 2 \_ Primera ampliación hacia el noroeste

Tramo Sol - Quevedo

Inauguración 21 de octubre de 1925

Localización Calle San Bernardo desde la plaza de Santo Domingo, antes del cruce con la Gran Vía

En el conocido Barrio de Palacio, la plaza de Santo Domingo se ha ido configurando con el tiempo desde su origen en el que se trataba de la confluencia de dos plazuelas en ángulo.

En este emplazamiento se situaba el antiguo convento de Santo Domingo el Real: en 1869 fue demolido siendo construido posteriormente otro con el mismo nombre en la calle Claudio Coello.

En la década de 1960, durante la época del desarrollismo fue construido un gran aparcamiento en altura que degradó todo el entorno. En 2006 comenzaron las obras de demolición y en lugar de aquella invasiva infraestructura se remodeló el espacio urbano como plaza pública.



Plaza de Santo Domingo, 10 de marzo 1913. Muro del jardín retranqueado para ensanchar la plaza seis metros [Museo de Historia]



# Santo Domingo

Trazado

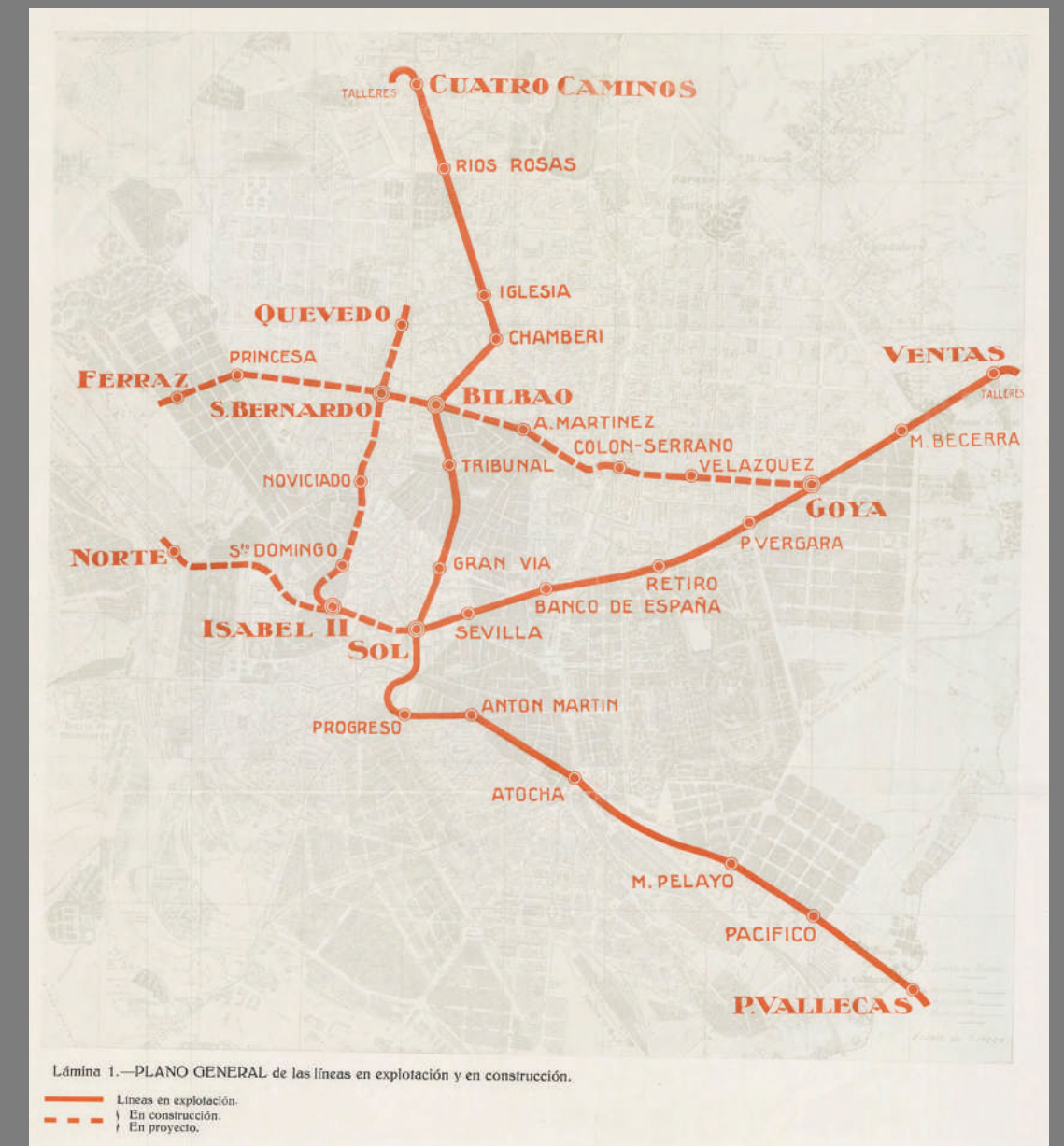
Planimetría de 1924

En el momento en que se inaugura el primer tramo de la línea 2 Ventas-Sol están ya en marcha las obras de ampliación de la misma hasta la estación de Quevedo, así como el ramal hasta la estación del Norte desde la estación de Isabel II. Aparece también el proyecto de la línea de los Bulevares: Ferraz-Goya.

En la Memoria del Ejercicio de 1922, Miguel Otamendi habla así de la nueva concesión:

«Por Real orden de 6 de enero de 1923 se ha otorgado a la Compañía la concesión de la línea Sol-Quevedo, por la calle del Arenal, Plaza de Isabel II, Cuesta de Santo Domingo y calle Ancha hasta la Glorieta de Quevedo; es la prolongación natural de la que a lo largo de la calle de Alcalá baja desde Ventas a Sol. La gran densidad de población de la zona que atraviesa la nueva línea concedida, parece asegurar será una de las de mayor rendimiento de nuestra red; sus trabajos comenzarán esta primavera.» (p.8).

Memoria que el Consejo de Administración presenta a la Junta general de accionistas el día 17 de marzo de 1923. Ejercicio 1922



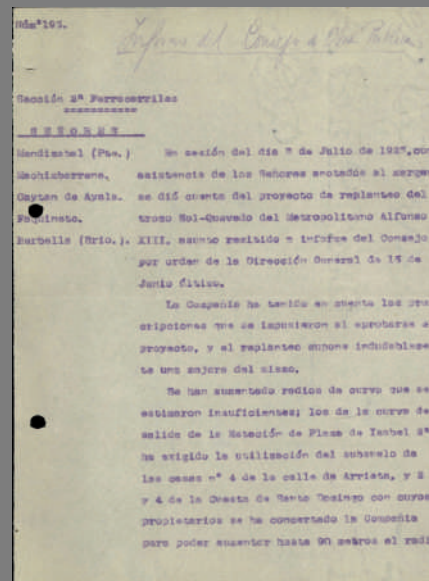
Metropolitano Alfonso XIII. Línea Este-Oeste. Trozo Ventas-Sol. Miguel Otamendi, 1924 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Fuente

*Informe del Consejo de Obra Pública. Sección 2ª Ferrocarriles, 3 de julio de 1923* [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«[...] Y en consecuencia, la Sección acordó unánime proponer a la Superioridad la siguiente Conclusión. Procede aprobar el proyecto de replanteo de la línea Puerta del Sol-Quevedo del ferrocarril Metropolitano Alfonso XIII presentado por la Compañía concesionaria, fechado en 22 de Febrero de 1923 y firmado por su Ingeniero Director Don Miguel Otamendi con las siguientes prescripciones:

a).- Se variarán los accesos de la Estación de la Plaza de Isabel 2ª, situando uno de ellos en el espacio muerto que señala el urinario existente frente a la fachada posterior del Teatro Real, salvando la acera correspondiente y en dirección normal a ella; y el otro acceso en el lado de la Plaza que el proyecto le señala, pero corriéndolo del ángulo o esquina Norte de la calle de Campomanes, a la esquina frontera o Sur de la misma calle.

b).- En el primer tramo de la calle de San Bernardo se ejecutarán las obras del ferrocarril sin desviar provisionalmente la arteria del Canal en la forma propuesta, esto es, manteniéndola en su actual disposición. - Se acudirá a la desviación únicamente en caso de inminente peligro o de absoluta necesidad apreciada por la inspección.

c).- Se prescindirá de la variación en planta de la galería del Canal propuesta para el segundo tramo de la calle de San Bernardo: dicha galería se establecería, no en la línea de fachadas de las casas, sino en el centro de la calle, resolviendo las incompatibilidades de los trazados por alteración de los perfiles.» (pp. 8-9).

En sesión del día 3 de Julio de 1923, con asistencia de los señores anotados al margen (Mendizábal -Pte.-, Machimbarrena, Gaytan de Ayala, Faquineto, Herbella -Srio.-) se dió cuenta del proyecto de replanteo del trozo Sol-Quevedo del Metropolitano Alfonso XIII, asunto remitido a informe del Consejo por orden de la Dirección General de 15 de Junio último.



# Santo Domingo

Fuente

*Inauguración de la Línea del Metropolitano Puerta del Sol-Quevedo, ABC Madrid, 22 de octubre de 1925, pp.13-14* [Archivo ABC]

Texto



«[...] Las estaciones del trozo inaugurado son: Isabel II, Santo Domingo, Noviciado, San Bernardo y Quevedo, todas ellas de poca profundidad y de fácil y cómodo acceso para el público. Son de tipo corriente, de 60 metros de longitud, con andenes de tres metros, excepto la del ramal a la estación del Norte, que es de 45 metros y sólo tiene un andén.

En la de Santo Domingo se ha tenido presente el cruce con la línea de la Gran Vía; en la de San Bernardo, el de correspondencia con la línea de los bulevares, y en la de Quevedo, la de prolongación a los Cuatro Caminos.

Siguiendo el criterio establecido por la Compañía, al construir cada línea se ha procurado que las nuevas ampliaciones de la red se realicen sin interrumpir ni modificar la normal explotación de las líneas en servicio.

El Sr. Otamendi dijo que el trozo inaugurado de Sol a Quevedo es de 2.238 metros de longitud, siendo el total del recorrido desde Ventas de seis kilómetros y 54 metros.

Las obras que más dificultades han presentado en el trazado han sido las de la calle de San Bernardo, por pasar por ella la principal arteria de distribución del Canal de Isabel II, habiendo sido preciso modificar la gran tubería y su galería visitable, realizándose los trabajos sin contratiempo alguno y de madrugada para no privar, durante su ejecución, de agua al vecindario de la barriada.

El tiempo que se empleará en el recorrido Sol-Quevedo, incluyendo las paradas en las estaciones, será de cinco minutos,... y el total de Ventas-Quevedo, de quince. El servicio será muy intenso, y en las horas de más tráfico habrá trenes cada dos minutos, con fácil correspondencia con los trenes de la línea de Cuatro Caminos-Vallecas.»

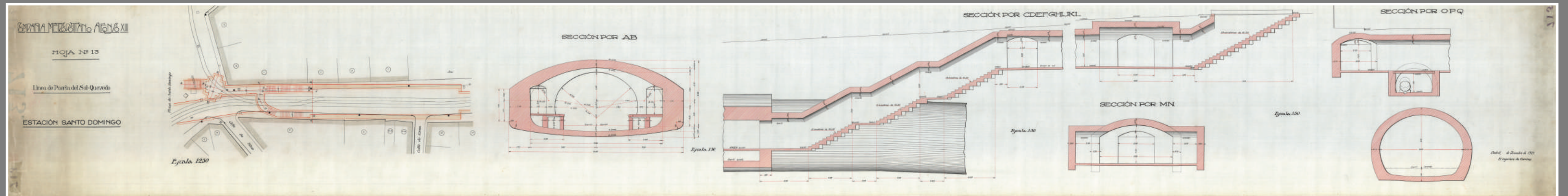




Santo Domingo

Documentación gráfica

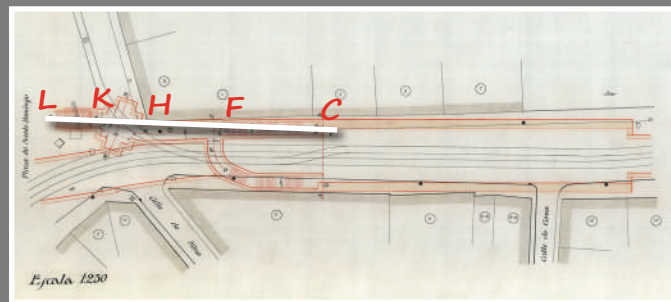
Planimetría > Plano de la estación de Santo Domingo, 1921



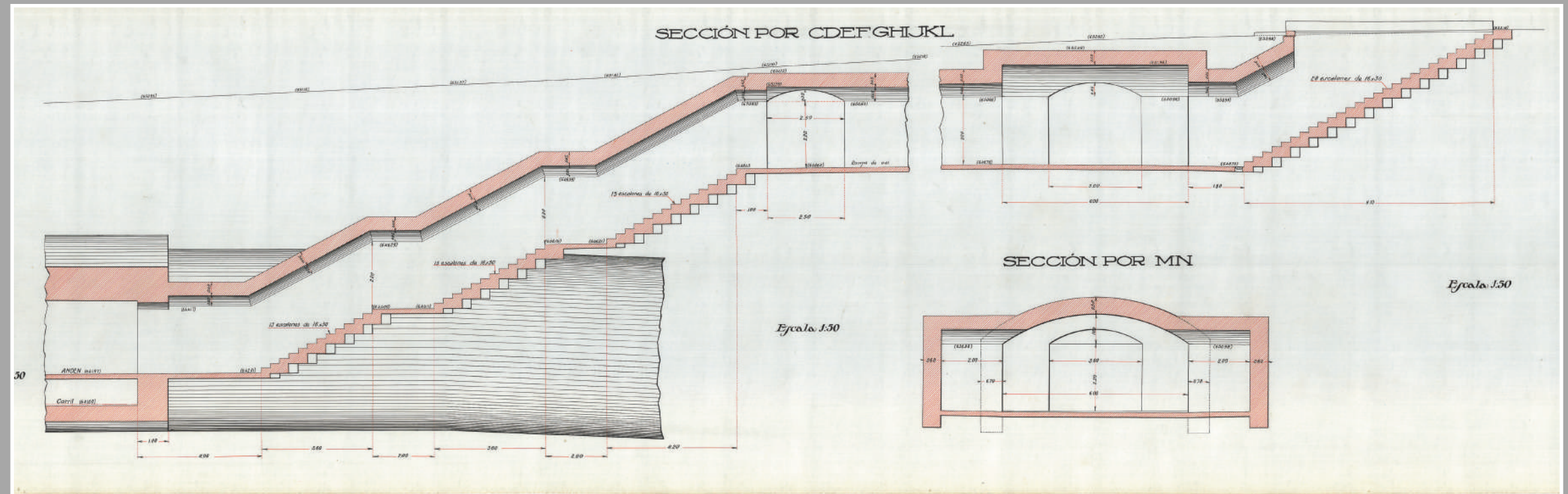


Documentación gráfica

Planimetría > Sección longitudinal desde la boca de acceso hasta los andenes de la estación



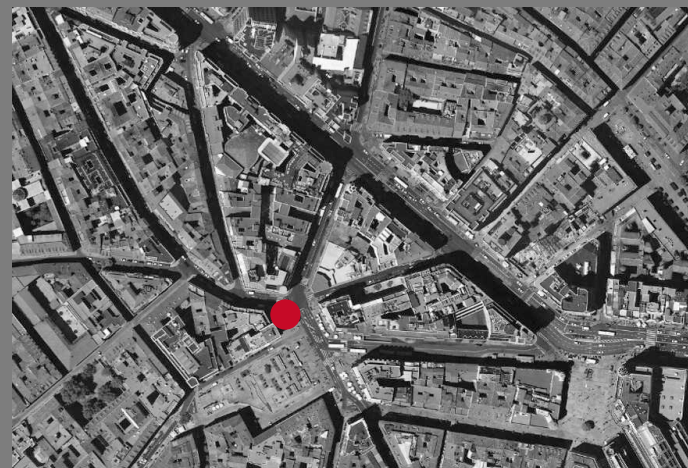
Sección CDEFGHIJKL, escala 1:50. Sección longitudinal desde la boca de acceso hasta la cota de andenes en la cual se aprecia el importante desnivel entre la cota a nivel de calle y la del andén de la estación (11,21m).





Documentación gráfica

Fotografía > La boca de la estación de Santo Domingo, 1957



Las dos primeras imágenes están tomadas desde el comienzo de la calle Leganitos mirando hacia el sur, con los edificios de la Costanilla de los Ángeles y la Cuesta de Santo Domingo al fondo. La tercera imagen está tomada mirando hacia el oeste, con el edificio en esquina entre las calles de Torija y Leganitos al fondo.

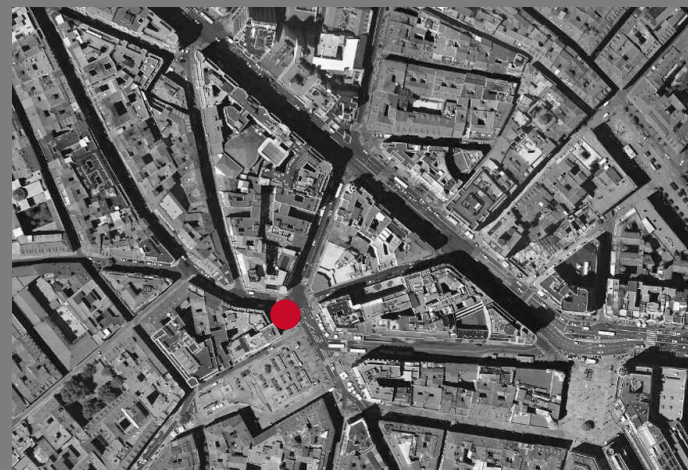


Reportaje sobre la supresión de las líneas 9 y 35 de tranvía de la plaza de Santo Domingo, 1957 [Martín Santos Yubero, Archivo Regional de la Comunidad de Madrid]

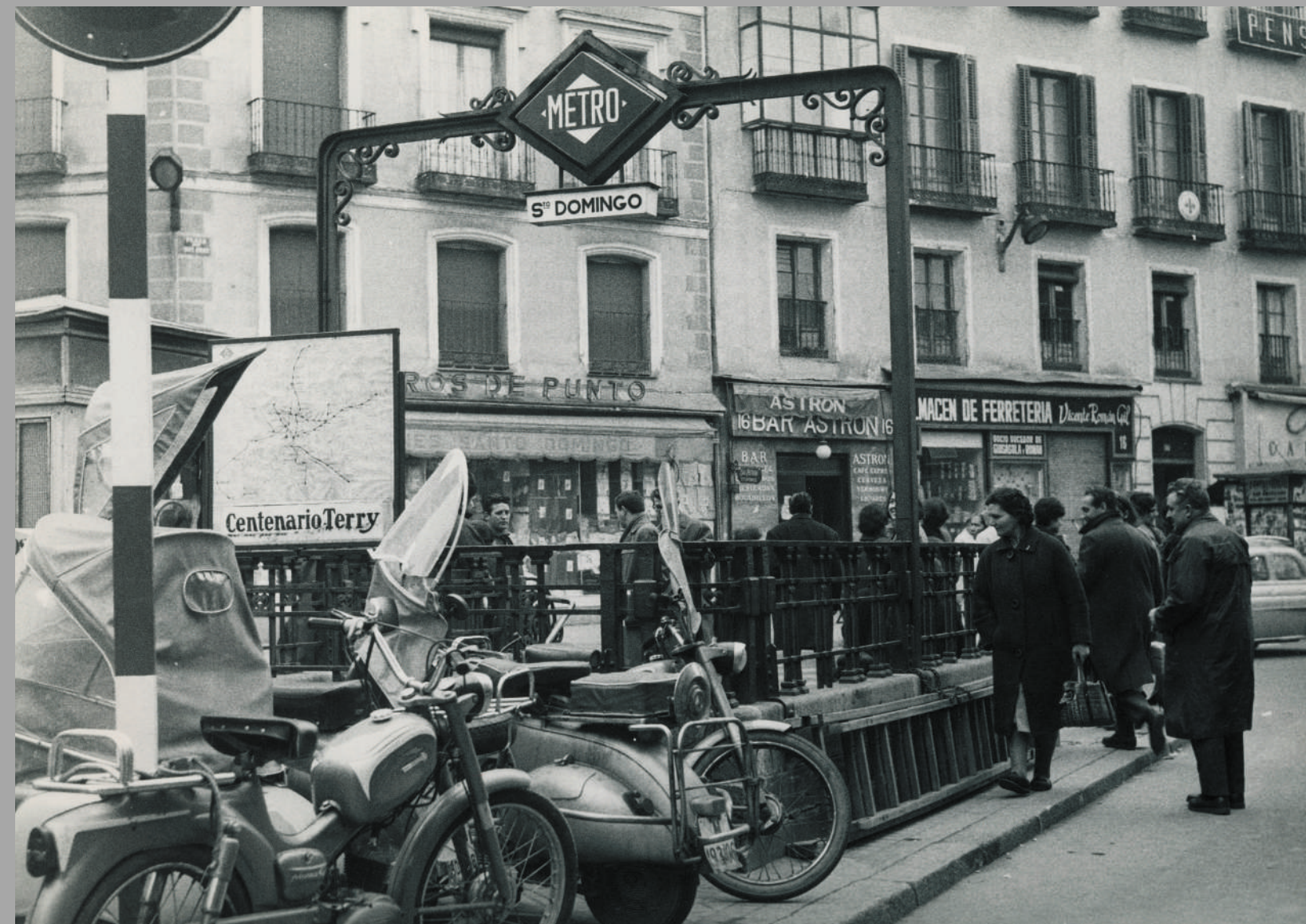


Documentación gráfica

Fotografía > La boca de la estación de Santo Domingo, 1966



La imagen está tomada desde la boca original de la estación de Santo Domingo en la propia plaza del mismo nombre.



Boca de la estación de Santo Domingo, 1966  
[Teodoro Naranjo Domínguez, Archivo ABC]