



Línea temporal

La estación de Serrano es la primera de la línea 4 situada, tras atravesar el paseo de la Castellana viniendo desde Argüelles, en el barrio Salamanca. En el proyecto original con el que se solicita la concesión, la entonces llamada línea 3 arrancaba desde la Puerta de Alcalá en la estación de Independencia, pasando por una primera estación en la confluencia entre las calles Goya y Serrano (actual estación de Serrano), una segunda en la confluencia entre Serrano y la actual José Ortega y Gasset (llamada Lista) y una final a la altura de la intersección con Diego de León: todas ellas mucho más al oeste del trazado que finalmente se le dió a la línea de los Bulevares, la cual terminó discurriendo por la calle de Torrijos y bifurcando de la línea 2 desde la estación de Goya.

- **1944 > Inauguración de la estación de Serrano de la línea 4.** Primer tramo de la línea 4: Argüelles-Goya.
La estación de Serrano es una estación intermedia.



Línea	4 _ Tramo inaugural
Tramo	Argüelles - Goya
Inauguración	24 de marzo de 1944
Localización	Calle Goya entre las calles de Serrano y Lagasca

El marqués José María de Salamanca y Mayol fue el impulsor de lo que hoy conocemos como el barrio de Salamanca. En su visión siempre tuvo en mente las amplias avenidas y bulevares de París. Fue así como dio inicio a la construcción de una de las calles más elegantes de la capital, la calle Serrano. Fue en la segunda mitad del siglo XIX cuando se erigieron los edificios más lujosos de la ciudad.

Inicialmente, esta vía se llamó Bulevar Narváez, pero más tarde adoptó el nombre del general Francisco Serrano y Domínguez, duque de la Torre. La calle Serrano nació con un espíritu renovado y moderno, siguiendo el estilo parisino y convirtiéndose en todo un referente para Madrid.



Calle de Serrano, ca. 1930
[Tarjeta postal, Ernesto Ramos, Museo de Historia]



Trazado

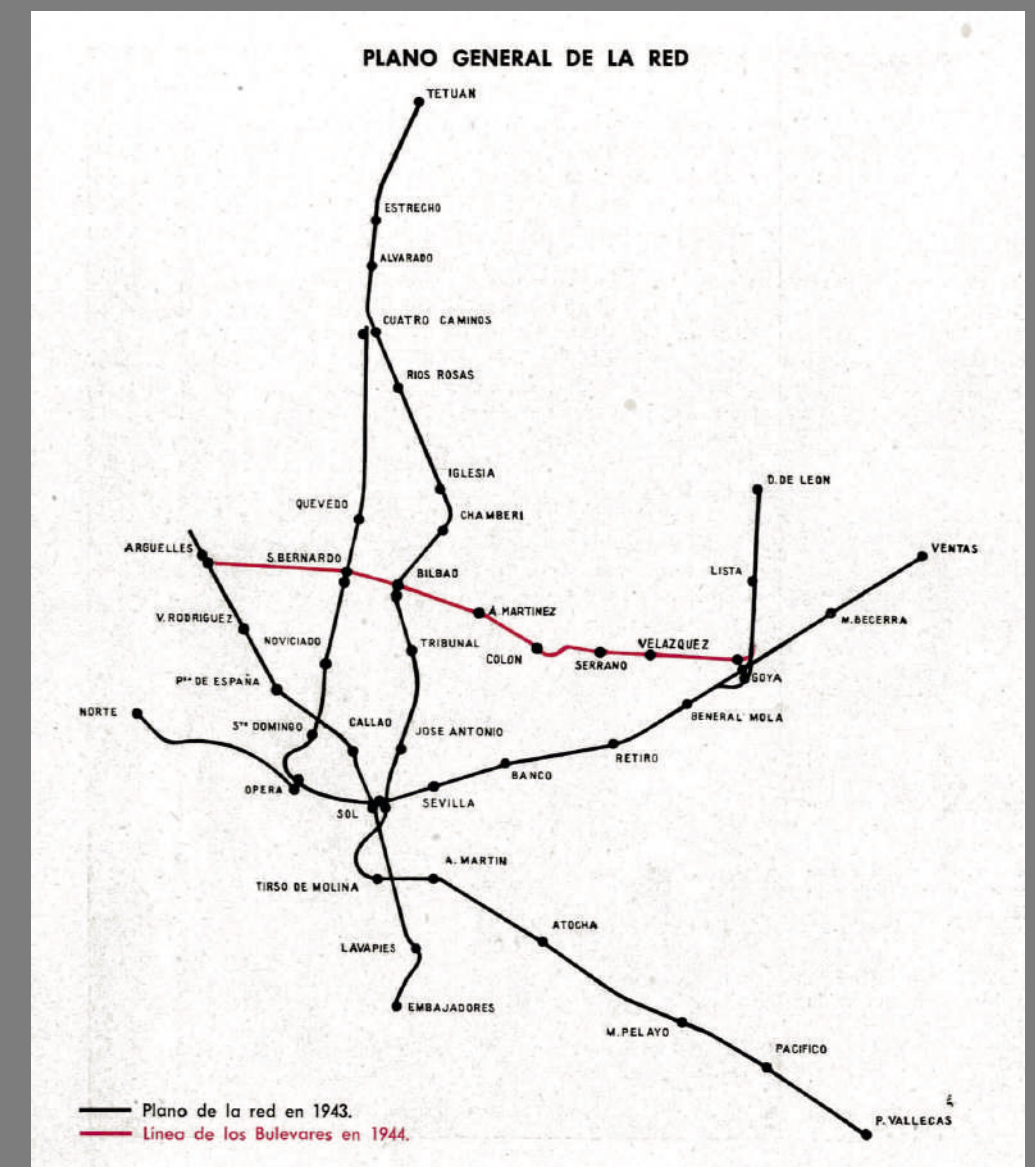
Planimetría de 1944

El ferrocarril metropolitano de Madrid. Años 1917-1944.
Miguel Otamendi, 1944 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

«La longitud total de la red en 1944 era de 25.963 metros.

DESARROLLO DE LA RED. La red metropolitana madrileña se estudió desde el primer día con una amplia visión de conjunto, fijando de una vez para siempre sus elementos esenciales: ancho de vía, sección del túnel y estaciones, dimensiones de estas, tensión de trabajo, tipo de coche con el número y características de sus motores, disposiciones de su toma de corriente, accionamiento, frenado, etc.

En el trazado general de la red se cuidó no solo de las necesidades del momento, sino muy especialmente de sus futuros desarrollos, dejando sus estaciones terminales de modo que fuesen sencillas las prolongaciones de las líneas. Y no quedó reducido a esto solo aquella primitiva previsión, sino que en la primera línea Cuatro Caminos-Sol, por ejemplo, tres de sus estaciones, a saber: Cuatro Caminos, Bilbao y Sol, quedaron dispuestas para los futuros cruces y transbordos.» (p.3).



Trazado de la línea de los Bulevares, Argüelles-Goya, en 1944. *El Ferrocarril Metropolitano de Madrid. Años 1917-1944.* Miguel Otamendi, 1944, p.4 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Fuente

El Ferrocarril Metropolitano de Madrid. Años 1917-1944. Miguel Otamendi, 1944 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«LÍNEA DE LOS BULEVARES . Tiene 3.434 metros de longitud y arranca del encuentro de las calles de Princesa y Alberto Aguilera, siguiendo en dirección Oeste a Este, a lo largo de los Bulevares, calle de Génova, plaza de Colón y calle de Goya hasta su encuentro con la de Alcalá. Su trazado es muy superficial y cruza por encima de las líneas núms. 2 y 1, en las glorietas de San Bernardo y Bilbao, respectivamente.

[...] En Argüelles, junto a su estación, se ha contruido una Cochera-Taller subterránea, y en el otro extremo, en Goya, la línea se prolonga más allá de esta estación terminal, para enlazarla con la línea núm. 2, en su trozo Goya-Lista. Además, en Serrano hay una vía apartadero para facilitar la circulación de los trenes. Sumando estas vías de maniobra y enlace llega a 3.861 metros la longitud de las galerías recorridas por los trenes. Las ocho estaciones están a poca profundidad y llevan numerosos y amplios accesos, para atender al intenso tráfico propio y de correspondencia de la nueva línea.

[...] El coste total de la línea de los Bulevares, con sus instalaciones eléctricas, se eleva a 50 millones de pesetas, en cifras redondas.

El viajero que, en un coche del Metro, recorre hoy cómodamente, en 10 minutos, el trayecto Argüelles-Goya, ¡cuán lejos está de sospechar las innumerables dificultades que hubo que vencer, los problemas de ingeniería que fue preciso resolver para conseguir este resultado!

El trazado de las líneas 1, 2 y 3 es radial, convergiendo en Sol, y sobre el plano de Madrid dibuja como unas patas de araña. La nueva línea núm. 4, de los Bulevares, es, por el contrario, transversal, y al entrelazarse en cuatro puntos con aquellas líneas da, por primera vez, al conjunto el carácter de verdadera red.» (pp.31-33).



Fuente

Memoria del Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas. Ejercicio 1944 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto

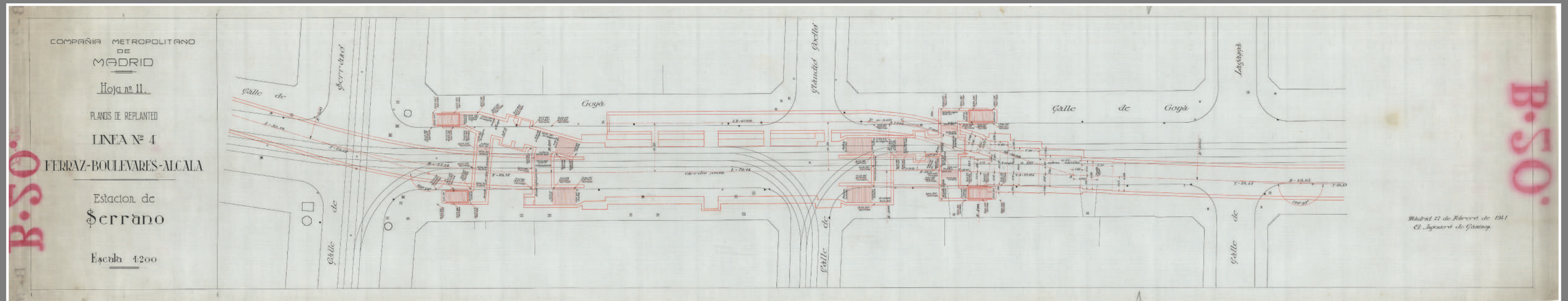


« [...] El hecho más importante del Ejercicio ha sido la inauguración de la nueva línea de Bulevares, que enlaza las importantes barriadas de Argüelles y Salamanca, cruzando Madrid de Oeste a Este. El día 23 de marzo se celebró con gran brillantez, la inauguración oficial, con asistencia del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, Excmo. Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Madrid y numerosas autoridades, que hicieron el recorrido total desde la estación de Goya a la de Argüelles, deteniéndose en algunas de las estaciones del trayecto y visitando las cocheras y talleres subterráneos, anejos a la estación de Argüelles. Al día siguiente, a las 6,30 se abrió al servicio público y el tráfico alcanzado en la nueva línea en el transcurso del año 1944 es la prueba más convincente de la utilidad que rinde al vecindario, que no sólo la emplea para el recorrido entre sus ocho estaciones, sino para los trayectos de correspondencia con la antigua red, pudiendo decirse en términos generales que el tráfico por este segundo concepto de viajeros de correspondencia es de tanta o más importancia que el propio de la línea entre sus ocho estaciones.» (pp.3-4).



Documentación gráfica

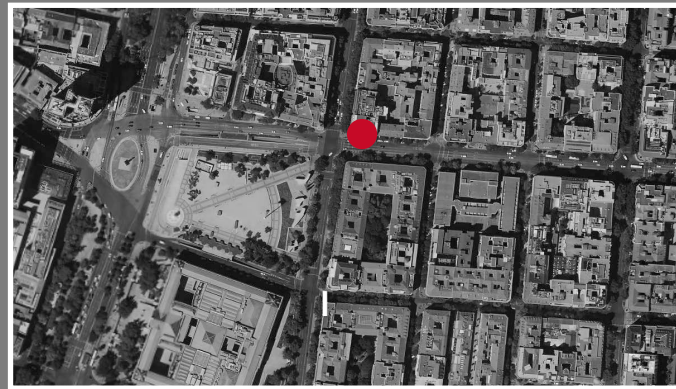
Planimetría > Plano de replanteo de la estación, 1941





Documentación gráfica

Fotografía > Acceso a la estación de Serrano, 1971



La imagen está tomada mirando hacia el este, desde la boca situada en la acera de los impares de la calle Goya, a la altura del nº 15, en la esquina con la calle Serrano.



Acceso de la estación de Serrano, 31 diciembre 1971
[Teodoro Naranjo Domínguez, archivo ABC]