



## San Bernardo

### Línea temporal

La estación de San Bernardo de la línea 2 se proyecta y construye previendo su futura conexión con la línea de los bulevares, de tal manera que la estación de la línea 4 pasa por encima de ella. A esto se le suma la complejidad de la zona de obras al atravesar por la calle de San Bernardo la arteria principal del Canal de Isabel II. Por eso los andenes se sitúan una vez pasada la glorieta de San Bernardo. Esta particularidad hace que la distancia entre esta estación y la siguiente de la línea 2, Quevedo, sea la más corta de toda la red .

Con la inauguración de la línea 4 en 1944, las bocas de acceso originales de la línea 2 ubicadas en el centro de la glorieta de San Bernardo fueron sustituidas por otras en el perímetro, próximas a las calles de Carranza y Alberto Aguilera.

- **1925 > Inauguración de la estación San Bernardo (I) de la línea 2.** Primera ampliación de la línea 2: Sol-Quevedo.  
La estación de San Bernardo I es una estación intermedia.
- ⋮
- **1944 > Inauguración de la estación San Bernardo (II) de la línea 4.** Primer tramo de la línea de los bulevares: Argüelles-Goya.  
La estación de San Bernardo II es una estación intermedia.



San Bernardo

Línea 2 \_ Primera ampliación hacia el noroeste

Tramo Sol - Quevedo

Inauguración 21 de octubre de 1925

Localización Calle de San Bernardo bajo la glorieta de Ruiz Giménez

La estación recibe el nombre de la que entonces era conocida como glorieta de San Bernardo. En 1934 se le cambió el nombre por el de Ruiz Giménez, en honor al ministro y alcalde de Madrid que falleció en aquel año.

San Bernardo fue un monje nacido en 1091 en Claraval, Francia, y es conocido como el fundador de la orden de San Benito. Su labor reformadora en el movimiento monástico del Císter lo llevó a volver a las raíces del eremitismo. A lo largo de sus sesenta y tres años de vida estableció más de ciento cincuenta abadías.

El 24 de junio de 1858 tuvo lugar la inauguración de la traída de aguas del Canal de Isabel II a la ciudad con la instalación de un surtidor justo en la entonces calle Ancha (San Bernardo) a la altura de la iglesia de Montserrat.



Pozo de ataque de las obras de construcción del metropolitano en la calle de San Bernardo junto a la iglesia de Montserrat, Ca.1924 [Lladó, Archivo Histórico de Metro de Madrid]



# San Bernardo

Trazado

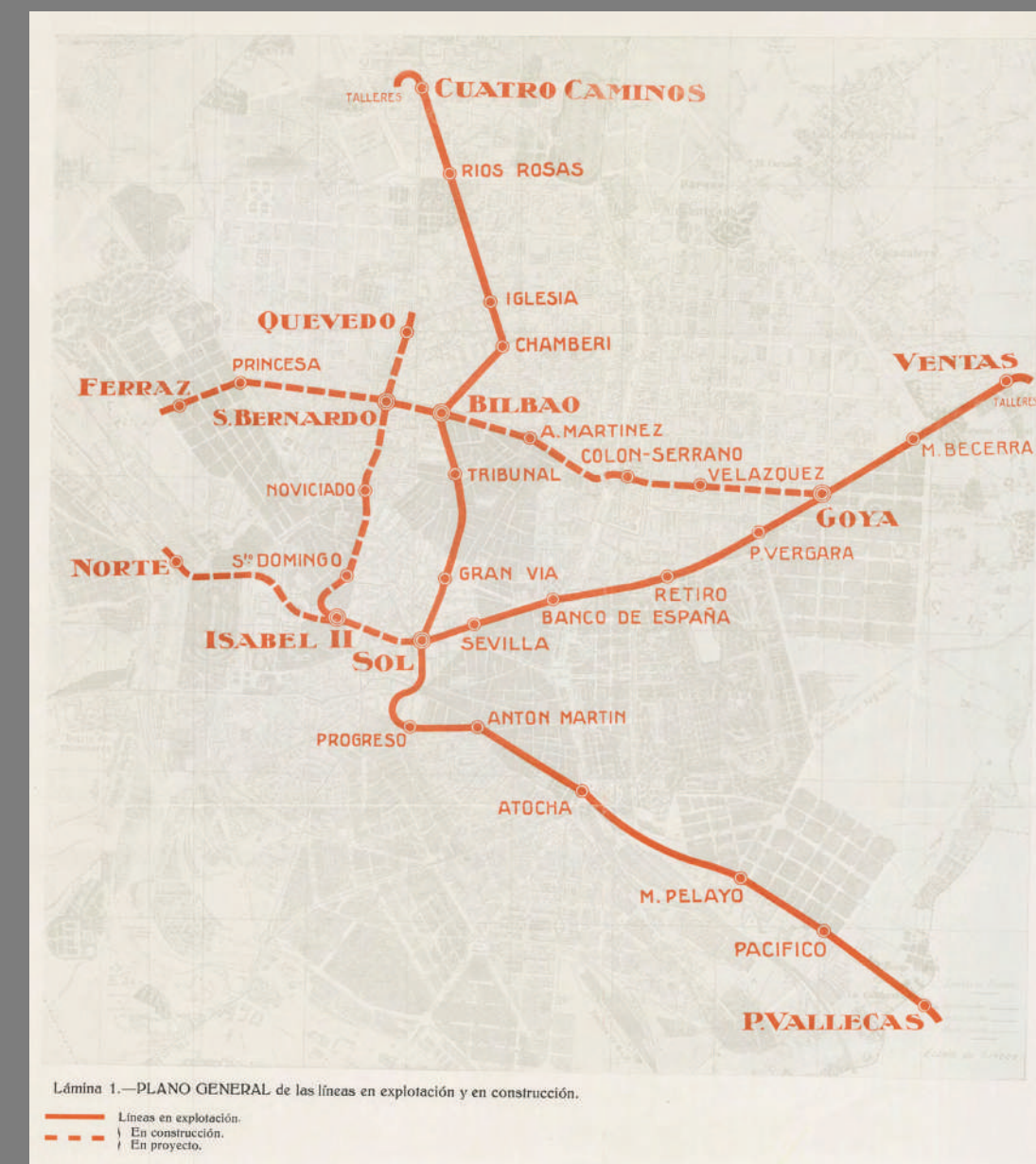
Planimetría de 1924

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



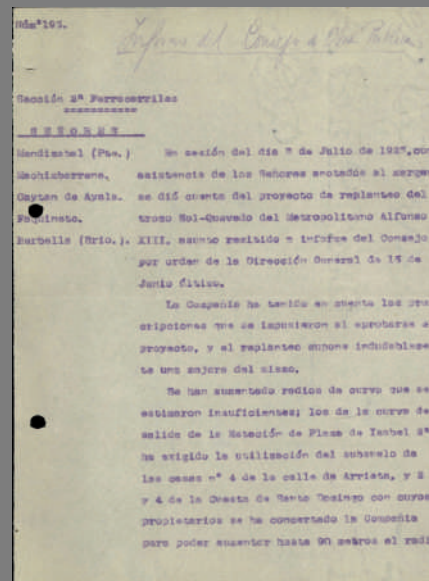
Metropolitano Alfonso XIII. Línea Este-Oeste. Trozo Ventas-Sol. Miguel Otamendi, 1924 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



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 ese 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.



# San Bernardo

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.»

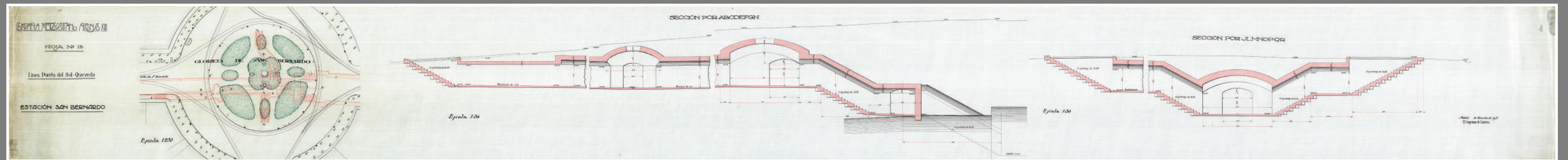




San Bernardo

Documentación gráfica

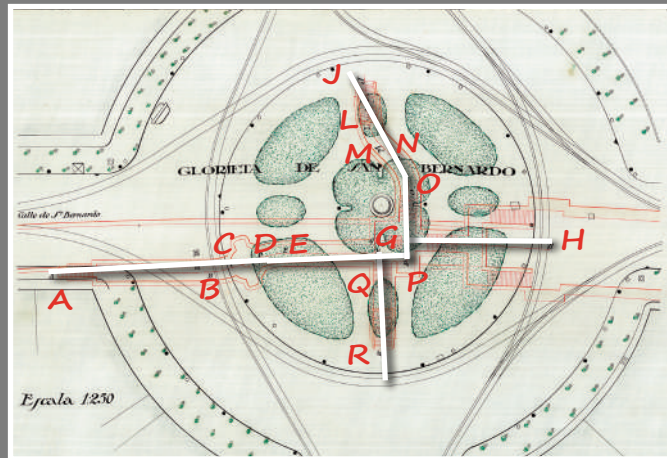
Planimetría > Plano de proyecto de la estación de San Bernardo de la línea 2, 1921



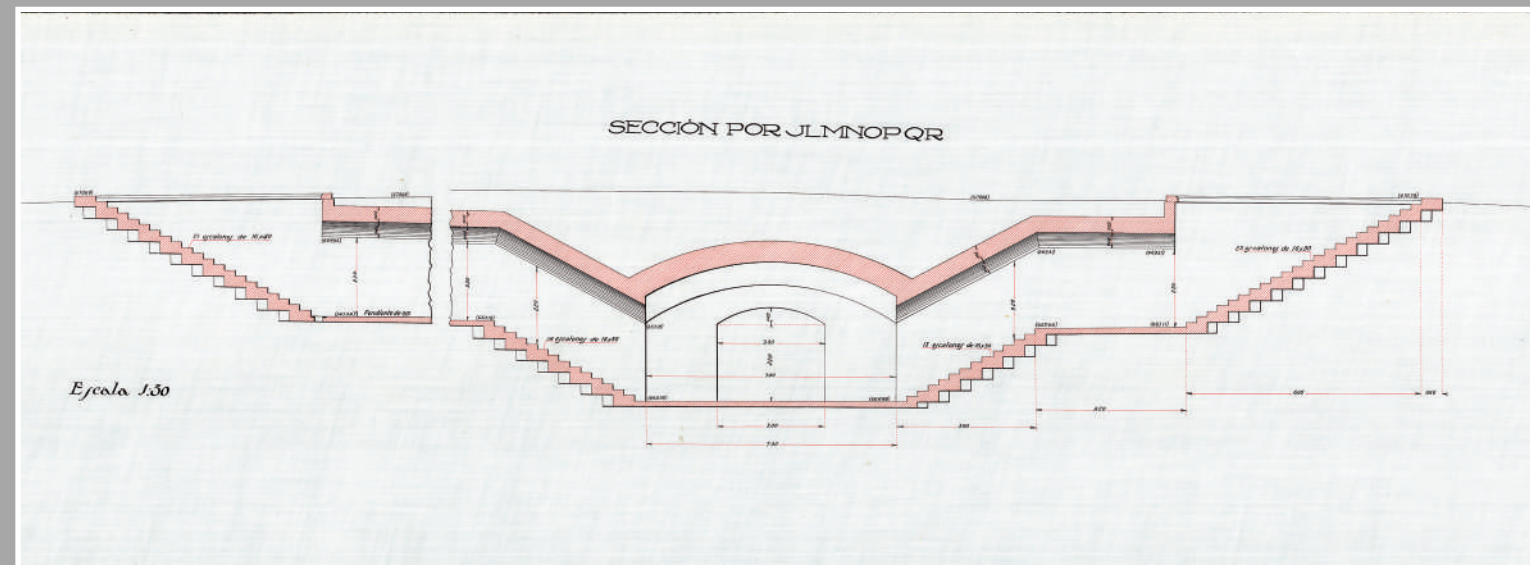
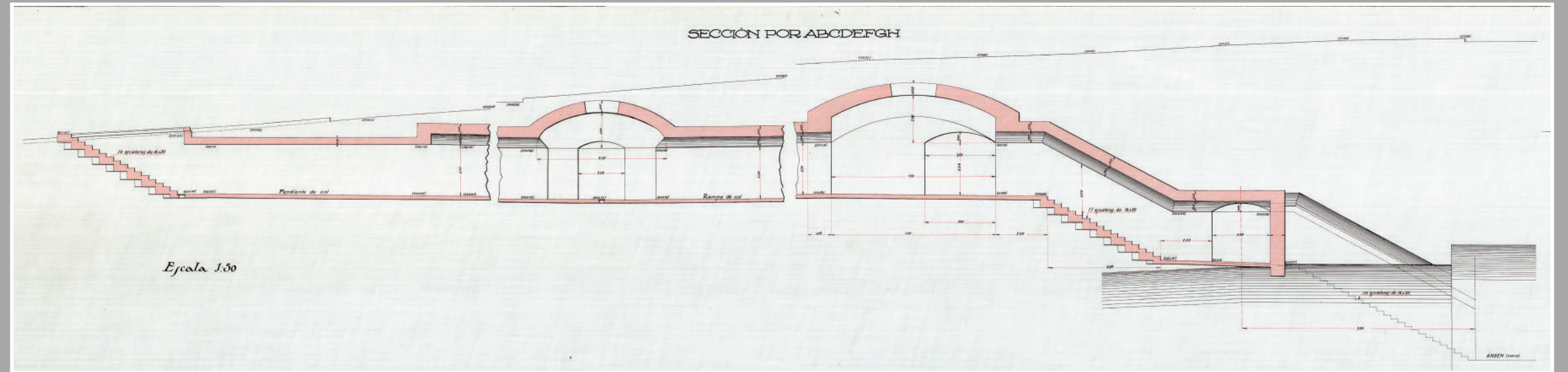


Documentación gráfica

Planimetría > Secciones del vestíbulo y de las bocas de acceso. Estación de San Bernardo línea 2, 1921



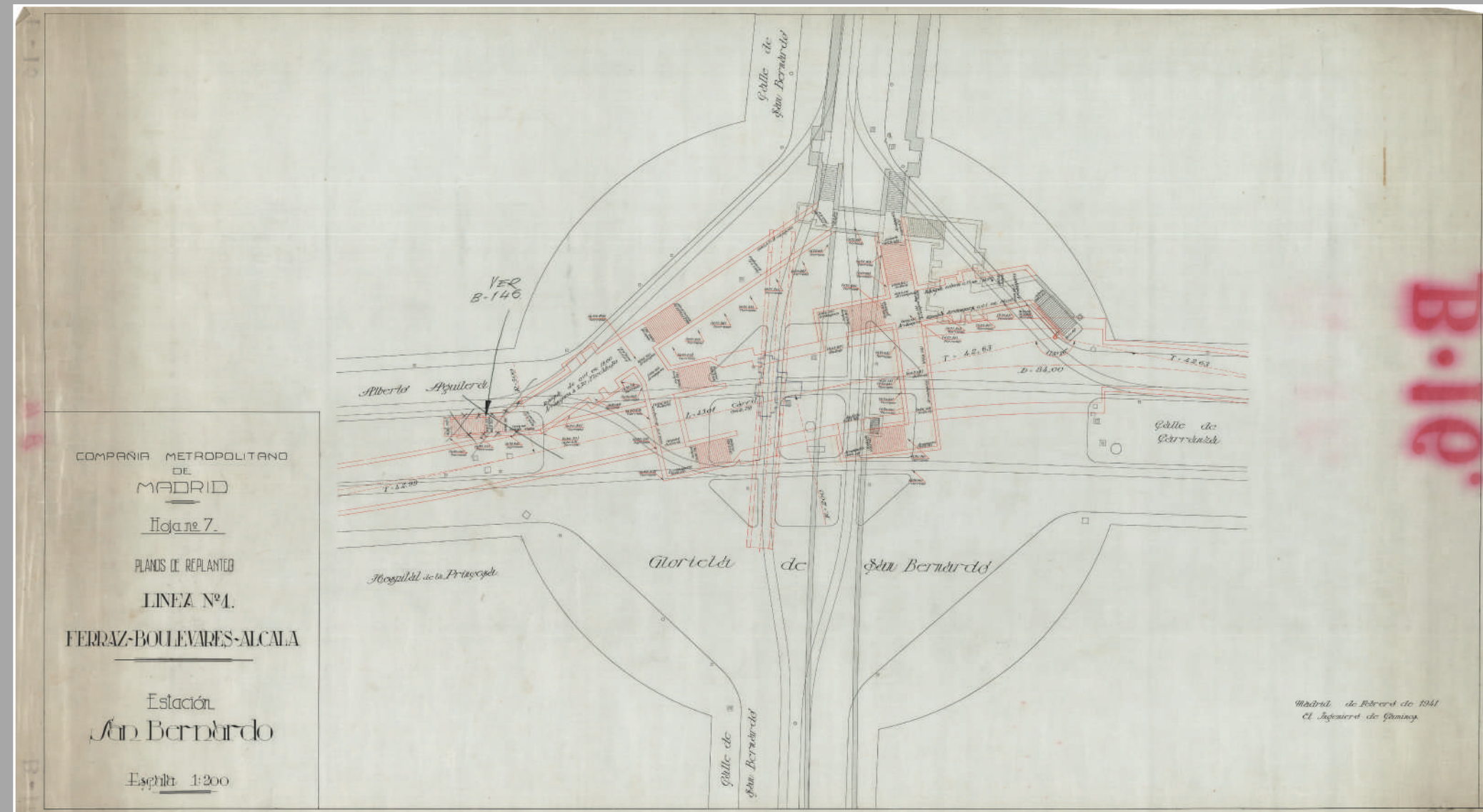
Sección longitudinal ABCDEFGH  
Sección transversal JLMNOPQR





Documentación gráfica

Planimetría > Plano de replanteo de la estación de San Bernardo de la línea 4, 1941



Plano de replanteo de la estación de San Bernardo. Línea 4, Ferraz-Boulevares-Alcalá. Firmado: Madrid, febrero de 1941 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]