



Ventura Rodríguez

Línea temporal

La estación de Ventura Rodríguez se sitúa bajo la calle de la Princesa (si bien en el momento en que se inaugura tenía el nombre de Vicente Blasco Ibáñez), con una sola boca en la acera de los impares y orientada hacia el sur, entre las calles de Ventura Rodríguez y Luisa Fernanda, frente a los jardines del Palacio de Liria.

Desde su inauguración no ha sufrido cambios significativos más allá de la ampliación de andenes a comienzos del siglo XXI y de la instalación de ascensores para accesibilidad a personas con movilidad reducida. Para ello, además, se añadió una nueva boca en la acera de los pares orientada hacia la calle de los Mártires de Alcalá.

- 1941 > Inauguración de la estación de Ventura Rodríguez de la línea 3. Segunda ampliación, hacia el norte, de la línea 3 Sol-Argüelles. La estación de Ventura Rodríguez es una estación intermedia.
- ⋮
- 2006 > Ampliación de la longitud de andenes de 60 m a 90 m.



Línea	3 _ Primera ampliación
Tramo	Sol - Argüelles
Inauguración	15 de julio de 1941
Localización	Calle de la Princesa, entre las calles de Luisa Fernanda y Evaristo San Miguel

A medio camino entre la Plaza de España y el entonces barrio de Pozas, se sitúa el entorno de la estación de Ventura Rodríguez, en mención a la calle del mismo nombre. En un entorno muy próximo tanto a la estación como a la calle se encuentran dos relevantes obras del arquitecto del siglo XVIII: el Palacio de Liria y la iglesia de San Marcos.

Pocos años después de la inauguración de la estación, toda la zona se vió afectada por las obras de prolongación de la Gran Vía desde la Plaza de España hasta la calle de la Princesa, teniendo que ejecutarse un importante cambio de rasantes para poder hacer viable tal enlace.



Palacio del Duque de Berwick y Liria, ca. 1870
[José Gómez de Navia, Esteban Boix, Museo de Historia]



Trazado

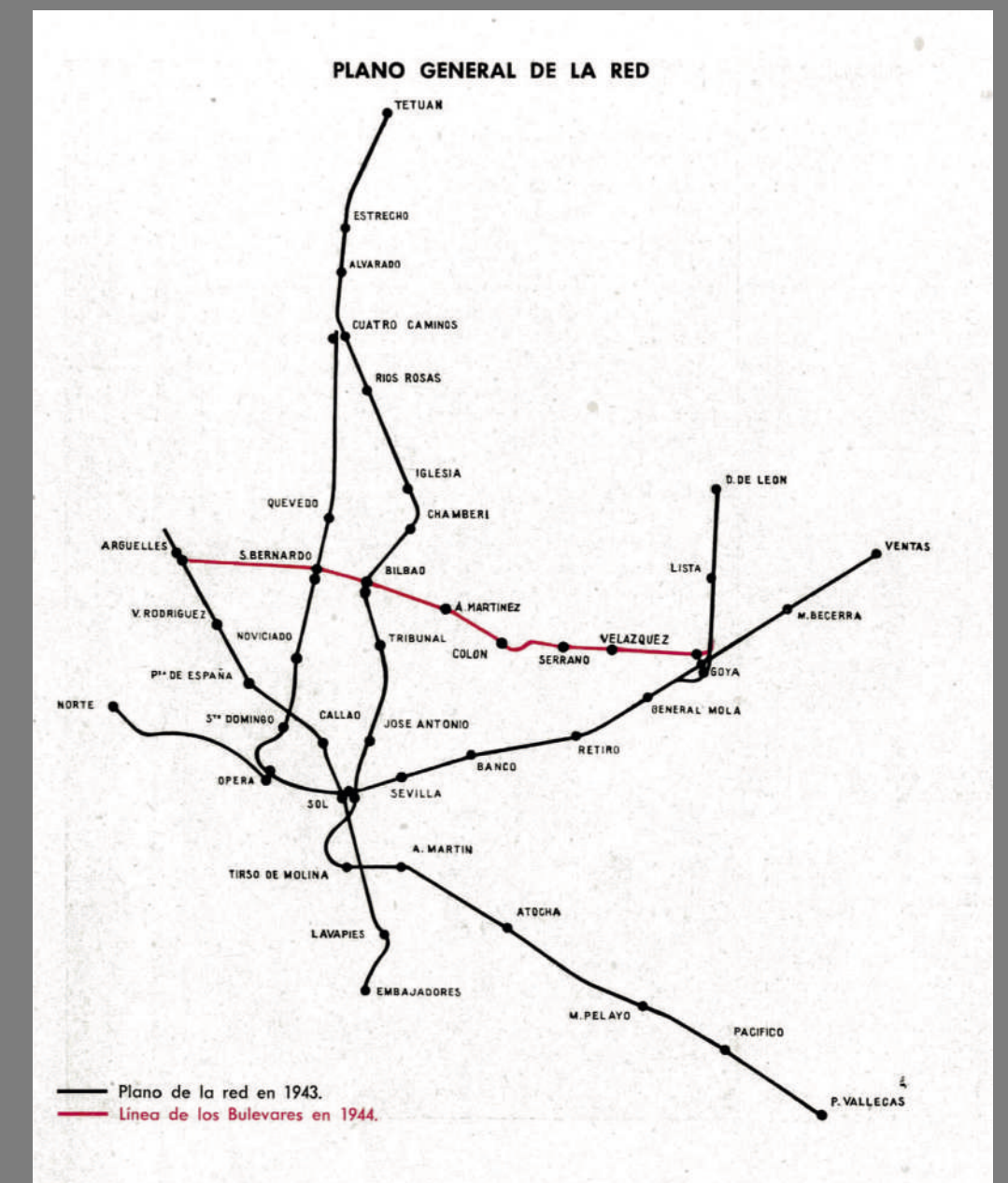
Planimetría de 1944

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.»



Plano de la red en 1943 con la línea de los Bulevares de 1944 marcada en color rojo

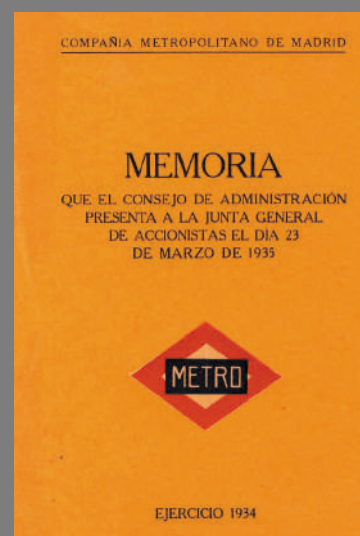


Fuente

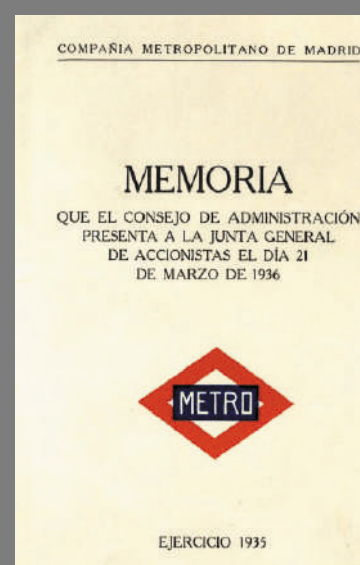
Memoria del Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas. Ejercicio 1934 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Memoria del Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas. Ejercicio 1935 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«NUEVA LÍNEA DE LOS BARRIOS BAJOS. [...] Simultáneamente, la Sección de Estudios de la Compañía está redactando los planos de la prolongación de la línea Sol-Embajadores, hacia el Norte, por Preciados, Callao, Plaza de España y calle de Blasco Ibáñez (antes Princesa), hasta los Boulevares o Paseo de Alberto Aguilera, para construir así una nueva arteria subterránea, en dirección Norte-sur desde los barrios de Pozas y Argüelles a los de Lavapiés y Embajadores a través de la Puerta del Sol, proyecto que basta enunciarlo para comprender su innegable utilidad.» (p.8).

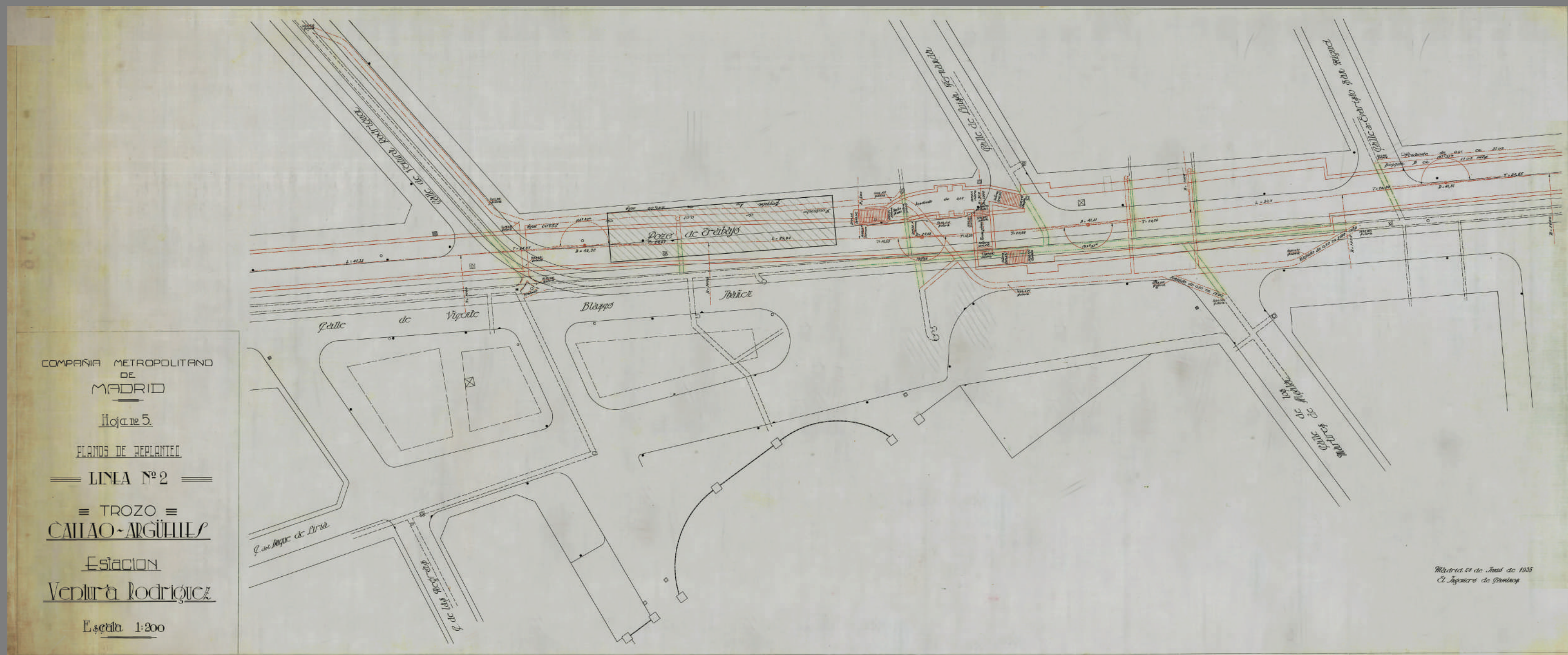


«LÍNEA SOL-ARGÜELLES [...] Dicha línea ha sido aprobada por la Superioridad, conforme se solicitó, como perteneciente a la primitiva concesión, con la modificación indicada de que su trazado seguirá a lo largo de la calle de Blasco Ibáñez en lugar de hacerlo por la calle de Ferraz: tendrá 4 estaciones: Callao, Plaza de España, Ventura Rodríguez y Argüelles, todas ellas a poca profundidad y por tanto de cómodo acceso para los viajeros. El conjunto de ambas líneas constituirá así una gran arteria Norte-Sur que enlazará la populosa zona Sur de los Barrios Bajos con la zona Norte de Argüelles a través de la Puerta del Sol y su utilidad parece indudable.» (pp.7-8).



Documentación gráfica

Planimetría > Plano de replanteo de la estación de Ventura Rodríguez, 1935



Plano de replanteo de la estación de Ventura Rodríguez. Línea nº2, Trozo Callao-Argüelles, 28 junio 1935 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



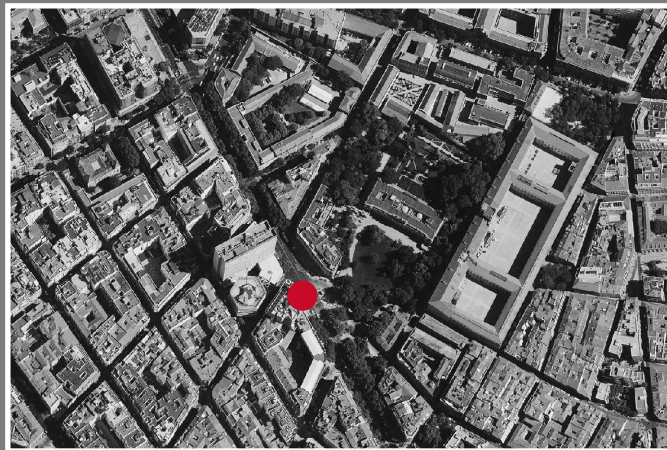
Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

Ventura Rodríguez

Documentación gráfica

Fotografía> Boca de la estación de Ventura Rodríguez, años 80



La imagen está tomada mirando hacia el sur desde la boca original de la estación en la acera de los impares de la calle de la Princesa. Al fondo se distinguen los edificios de la plaza de España.



Boca de acceso a la estación de Ventura Rodríguez en la calle Princesa, d.1980 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

Ventura Rodríguez

Documentación gráfica

Fotografía > La estación de Ventura Rodríguez, años 80



Andenes y vestíbulo de la estación de Ventura Rodríguez, d.1980
[Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

Ventura Rodríguez

Documentación gráfica

Fotografía > La estación de Ventura Rodríguez, 2008



Andenes y vestíbulo de la estación de Ventura Rodríguez, 2008
[Archivo Histórico de Metro de Madrid]