



## Puente de Vallecas

### Línea temporal

Tras la ampliación de la línea inaugural hasta Atocha, la gran petición ciudadana de las populosas barriadas del Pacífico, Puente de Vallecas y doña Carlota determinó la rápida ampliación de la línea hasta este extremo de la ciudad, siendo esta la primera vez que el metro salía más allá del término municipal puesto que este era ya el del municipio de Vallecas. También es destacable la proximidad de la estación de mercancías del Cerro de la Plata de la compañía ferroviaria de Madrid-Zaragoza-Alicante, punto neurálgico para los transportes y vital para el funcionamiento de los talleres que la compañía tenía en el barrio del Pacífico.

- 1923 > **Inauguración de la estación Puente de Vallecas de la línea 1.** Segunda ampliación, hacia el sur, de la línea 1 con el tramo Atocha - Puente de Vallecas.
- ⋮
- 1962 > **Ampliación de la longitud de andenes de 60 m a 90 m.**
- ⋮
- 1962 > **Inauguración del tramo Puente de Vallecas-Portazgo.** Cuarta ampliación, hacia el sur, de la línea 1 con el tramo Puente de Vallecas - Portazgo. La estación Puente de Vallecas pasa a ser una estación intermedia.



*Puente de Vallecas*

Línea	1 _ Segunda ampliación de la línea > hacia el sur
Tramo	Atocha - Puente de Vallecas
Inauguración	8 de mayo de 1923
Localización	Avenida de la Albufera a la altura de la calle de Melquiades Biencinto

Lo que se conoce como Puente de Vallecas comenzó siendo una barriada humilde cuya calle de mayor intensidad comercial es justamente la avenida en la que se ubica la boca de metro de la estación, la avenida de la Albufera, justo después de donde se situaba el puente que cruzaba el arroyo Abroñigal y que daba nombre al barrio. El conocido como Puente de los Tres Ojos fue demolido en 1984 ante el descontento de la población al ver desaparecer el símbolo identitario del lugar.



Ambiente cotidiano en el Puente de Vallecas  
[Archivo Alfonso, 1923, Archivo General de la Administración]



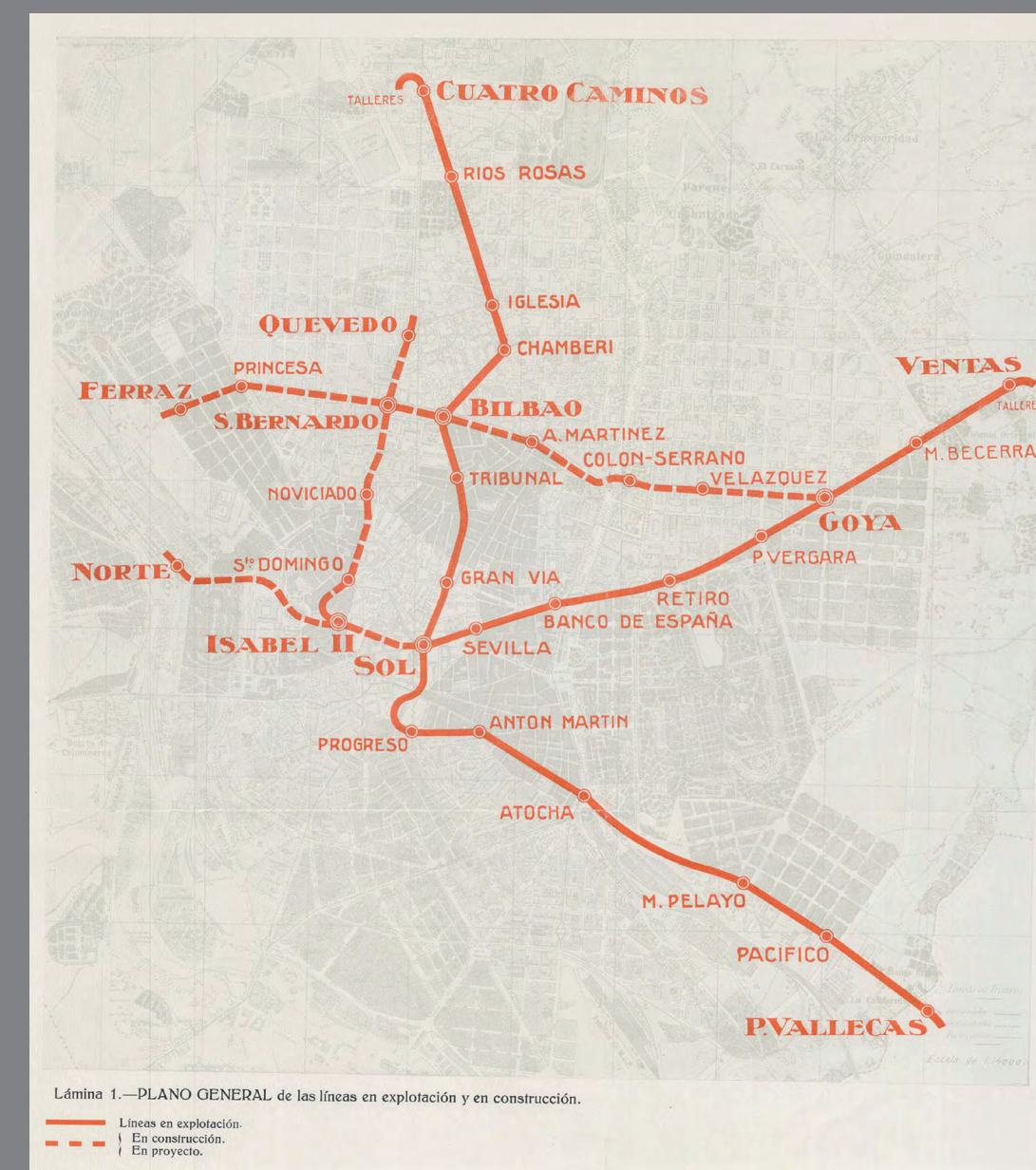
# Puente de Vallecas

Trazado

Planimetría de 1924

Un año después de la inauguración del tramo Atocha-Puente Vallecas se abre al público el primer tramo de la línea 2 Sol-Ventas. En el plano se pueden apreciar las siguientes líneas en construcción (Sol-Quevedo, que se inauguraría en 1925 junto al Ramal Isabel II-Norte), o en proyecto (Ferraz-Goya, la línea de los bulevares, que aún tardaría dos décadas en ver la luz)

La estación de Puente de Vallecas se encuentra en el final del segundo tramo de ampliación de la línea 1 hacia el sureste, ya en el término municipal de Vallecas.



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

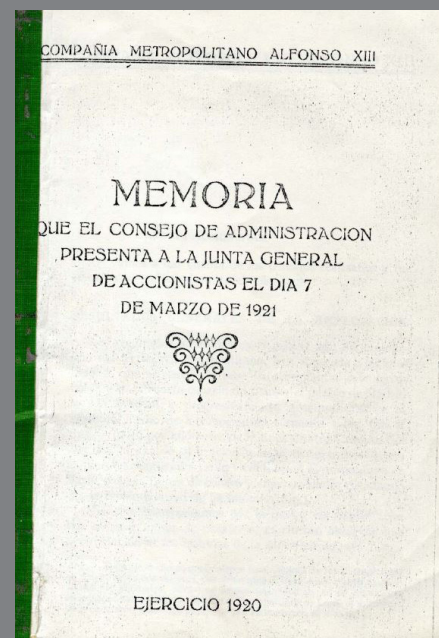


Fuente

*Memoria que el Consejo de Administración presenta a la Junta General de Accionistas. Ejercicio 1920*

[Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA NUM.I. Los trabajos de construcción del trozo Sol-Atocha, han avanzado con más actividad de la prevista, pues no hemos tenido el menor entorpecimiento por huelgas; y salvo los retrasos que pudieran originarse por cuestiones sociales o dificultades de trasportes ferroviarios, esperamos cumplir el ofrecimiento de inaugurarlo antes de 1º de Enero próximo, en cuya fecha, como se recordará, las acciones de la Serie II, empezarán a disfrutar de los beneficios de la explotación.

El día 31 de Julio último, solicitamos de la Superioridad la concesión de la línea Atocha-Puente de Vallecas, prolongación de la anterior, y el expediente, favorablemente informado por todos los Centros Consultivos, está para ultimarse de un momento a otro.

Los brillantes resultados económicos alcanzados en la primera línea Cuatro Caminos-Sol, justifican con la elocuencia de las deducciones basadas en cifras prácticas, recogidas de la realidad de la explotación, nuestro propósito de emprender en breve plazo la construcción del trozo Atocha-Puente de Vallecas, cuya importancia es inútil encarecer, pues enlazará las populosas barriadas de Cuatro Caminos y Vallecas, completando por ahora nuestra línea número I. Simultáneamente emprenderemos la construcción de la línea Puerta del Sol-Ventas, comenzando por el trozo ya concedido Sol hasta Goya, a lo largo de toda la calle de Alcalá.» (pp. 8-9).

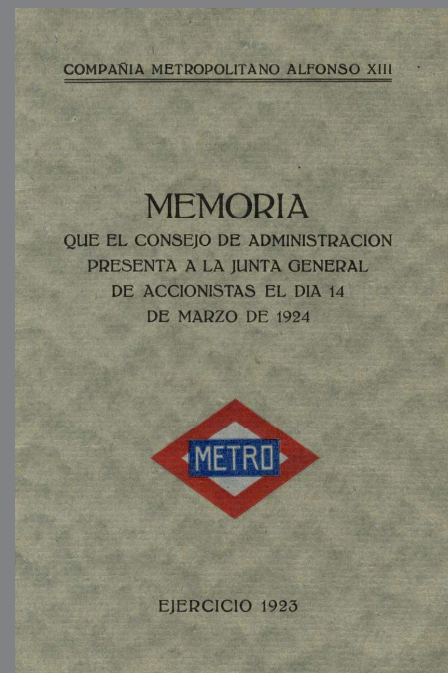


Fuente

*Memoria que el Consejo de Administración presenta a la Junta General de Accionistas. Ejercicio 1923*

[Archivo Histórico de Metro de Madrid]

Texto



«RESULTADOS GENERALES DE LA EXPLOTACIÓN. El día 8 de mayo se abrió al servicio público el nuevo trozo Atocha-Puente de Vallecas, con sus tres estaciones de Menéndez Pelayo, Pacífico y Puente de Vallecas, prolongación natural de nuestra línea Norte-sur, que enlaza así las dos populosas barriadas de Cuatro Caminos y Puente de Vallecas, a través de la Puerta del Sol. Una vez más el Metropolitano ha cumplido con toda exactitud el ofrecimiento hecho al comenzar las obras, y recordado en la Memoria anterior, de inaugurar esta línea en la primavera de 1923.

Los datos detallados que a continuación se indican, ponen de manifiesto el tráfico de las tres nuevas estaciones y la repercusión favorable que han ejercido sobre las restantes de la red, muy en especial sobre las de Atocha, Antón Martín y Progreso, cuyas recaudaciones a partir del 8 de Mayo han aumentado 10,1 por 100, 59,9 por 100 y 43,3 por 100 respecto a las obtenidas en igual periodo del año anterior. En cambio, el ingreso kilométrico del conjunto de la línea, ha disminuído, como luego veremos, en un 4,2 por 100, debido a la menor densidad actual de población de la zona que atraviesa el nuevo trozo hasta llegar al Puente de Vallecas, y al hecho de que el tráfico el primer año es inferior al que se alcanza en años sucesivos, a medida que el público se acostumbra a emplear el Metropolitano. Durante el ejercicio 1923 se han transportado 34.923.264 viajeros; en 1922 se transportaron 30.130.202.

#### LONDITUD DE LA LÍNEA

La longitud del trozo Cuatro Caminos-Atocha es de 5.406 metros, y la del trozo Atocha-Puente de Vallecas 2.297 metros, sumando en total 7.703 metros. Como éste último entró en servicio el día 8 de Mayo, la longitud media de la línea durante el ejercicio ha sido de 6.904 metros, y esta cifra es la que ha servido de base para la estimación de los resultados por kilómetro.» (pp. 3-4).



# Huellas del pasado

# ESTACIONES CON HISTORIA

## Puente de Vallecas

Documentación gráfica

Fotografía > Obras del metropolitano en el Puente de Vallecas



«Con la inauguración del nuevo trozo, Atocha-Puente de Vallecas, verificada el día 4 de los corrientes, ha quedado terminada la línea núm.1, Norte-Sur, del Ferrocarril Metropolitano madrileño.

Cuenta el trozo recientemente construido 2.297 metros de longitud, y tres nuevas estaciones: de Menéndez Pelayo, Pacífico y Puente de Vallecas, distantes, la primera, 1.019 metros de la de Atocha; a los 549 de aquélla la segunda, y 729 metros más allá la terminal del Puente de Vallecas, fuera ya del término municipal de Madrid, al otro lado del Arroyo Abroñigal; aún se ha prolongado 115 metros más la doble vía, para la maniobra de retroceso de los trenes. La extensión total de la línea Cuatro Caminos-Puente de Vallecas es de ocho kilómetros, y el recorrido ahora inaugurado se hace en cuatro minutos y medio, invirtiéndose menos de diez en llegar hasta la Puerta del Sol.

Asistieron al acto de la inauguración los ministros de la Gobernación y Fomento, el gobernador civil, el alcalde, el director general de Orden público y varios representantes de la Prensa.»



## Huellas del pasado

## ESTACIONES CON HISTORIA

# Puente de Vallecas

### Fuente

### Metropolitano Alfonso XIII. Inauguración del tramo Atocha-Puente de Vallecas

[*El Financiero*, 11 de mayo de 1923, Biblioteca Nacional de España]

### Texto

«[...] La línea número 1, Norte-Sur del Ferrocarril Metropolitano madrileño, ha quedado terminada al inaugurarse el tercer trozo, Atocha-Puente de Vallecas, de 2.297 metros de longitud, con sus tres nuevas estaciones de Menéndez Pelayo, Pacífico y Puente de Vallecas. Las dos estaciones terminales de dicha línea, Cuatro Caminos al Norte y Puente de Vallecas al Sur, distantes entre sí ocho kilómetros, quedan preparadas, sin embargo, para que el día de mañana pueda ser prolongada esta línea por cualquiera de sus dos extremos, en previsión de futuras ampliaciones.

El trazado del nuevo trozo es muy suave, pues su pendiente máxima es de 2,6 por 100 y sus curvas son de gran radio. Arranca, situada frente al Ministerio de Fomento; a los 1.019 metros se halla la estación de Menéndez Pelayo, siendo ésta la máxima distancia entre dos estaciones de la red subterránea; a los 549 metros se encuentra la de Pacífico y a los 729 metros la terminal del Puente de Vallecas, fuera ya del término municipal de Madrid, cruzando al efecto el Arroyo Abroñigal; esto ha obligado a la demolición en una mitad de su anchura del puente que da nombre a dicha barriada, y que estaba llamada a desaparecer, pues no tenía de tal más que el nombre desde que se construyó el colector bajo su lecho. Por último, se ha prolongado el túnel con sección corriente de doble vía en 115 metros para la maniobra de retroceso de los trenes.

Las tres nuevas estaciones están a poca profundidad de modo que son de muy fácil acceso para el público. Los viajeros que partan del Puente de Vallecas invertirán en el recorrido hasta Atocha cuatro minutos y medio, incluyendo el tiempo de las paradas en las estaciones intermedias, y antes de los diez minutos se encontrarán en la Puerta del Sol.

La marcha de los trabajos de construcción del tercer trozo Atocha-Puente de Vallecas ha sido tan intensa, que se abre al servicio público a los diez y seis meses de terminado el trozo Sol-Atocha, cumpliéndose así el plazo que en aquella fecha se fijó para su terminación [...]»



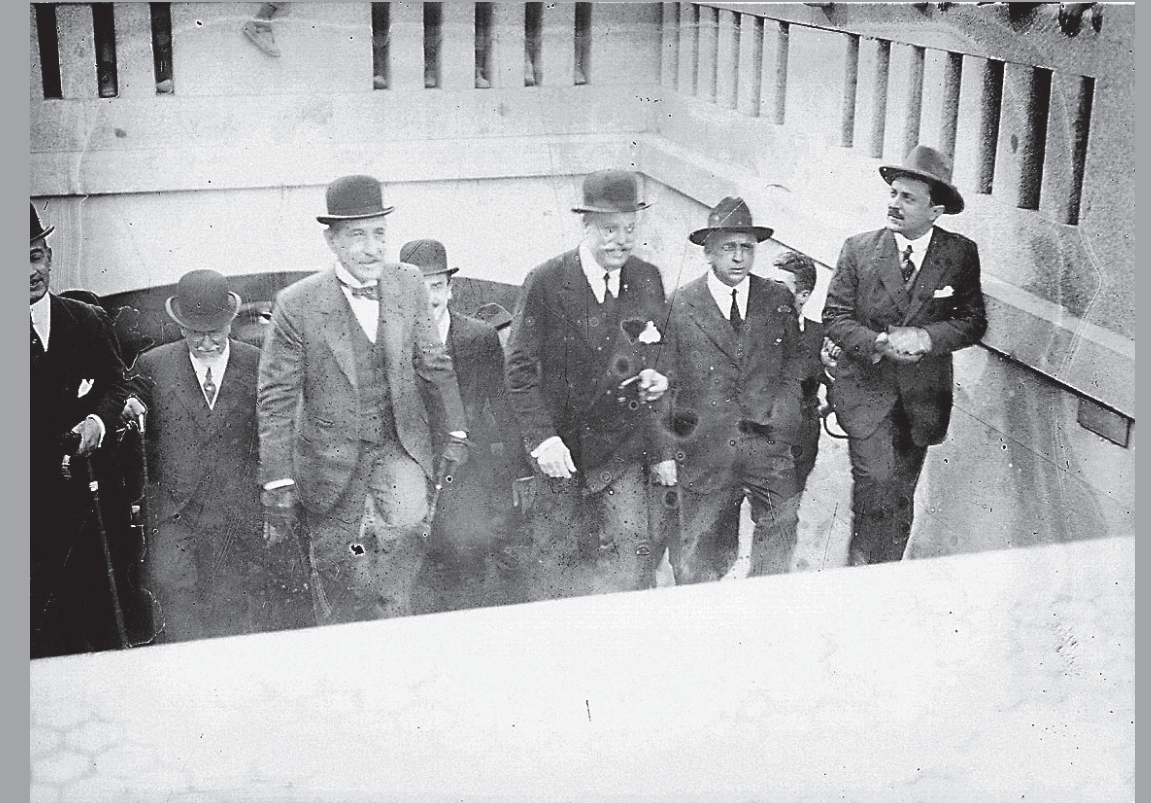
Biblioteca Nacional de España



Puente de Vallecas

Documentación gráfica

Fotografía > Imágenes de la inauguración en 1923 de la estación de Puente de Vallecas



Las autoridades invitadas a la inauguración del tramo Atocha-Puente de Vallecas: fotografías en el andén y a la salida de la estación de Puente de Vallecas [El Financiero, 11 mayo 1923, Biblioteca Nacional de España]



Puente de Vallecas

Documentación gráfica

Fotografía > Ambiente en el Puente de Vallecas en día de mercado junto a la boca de metro



«[...] Esos últimos años, ese flujo y reflujo se ha intensificado considerablemente -ahí está el terrible problema de las viviendas-, y el Puente de Vallecas es hoy una barriada extensa y populosa como ninguna. El último empadronamiento registra más de 25.000 habitantes, pero se puede asegurar que pasan de 35.000 los que realmente tiene.

[...] De lo que nadie se preocupó fue de ir urbanizando a medida que la población crecía. Son realmente deplorables las condiciones en que allí se vive. Sin hacer uso en esta información del famoso recurso indiscreto del diablillo Cojuelo, se puede decir bastante con lo que pasa en la calle.

El suelo en la mayor parte de las calles es el primitivo campo. [...] No son raras las familias que para "subir a Madrid" -así se dice allí- se calzan decentemente en alguna casa conocida de cerca de la entrada del "Metro" y dejan en ella los zapatos con que han atravesado el cenagal a la venida y lo aravesarán a la vuelta.»

Arrabales madrileños. El populoso Puente de Vallecas. Agua, urbanización e higiene son sus principales necesidades [La Voz, 19 septiembre 1924, BNE]





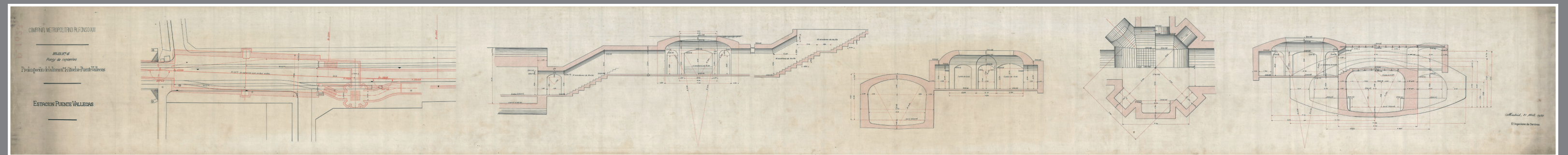
Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

## Puente de Vallecas

Documentación gráfica

Planimetría > Plano de replanteo del proyecto de Prolongación de la línea 1 Atocha-Puente de Vallecas



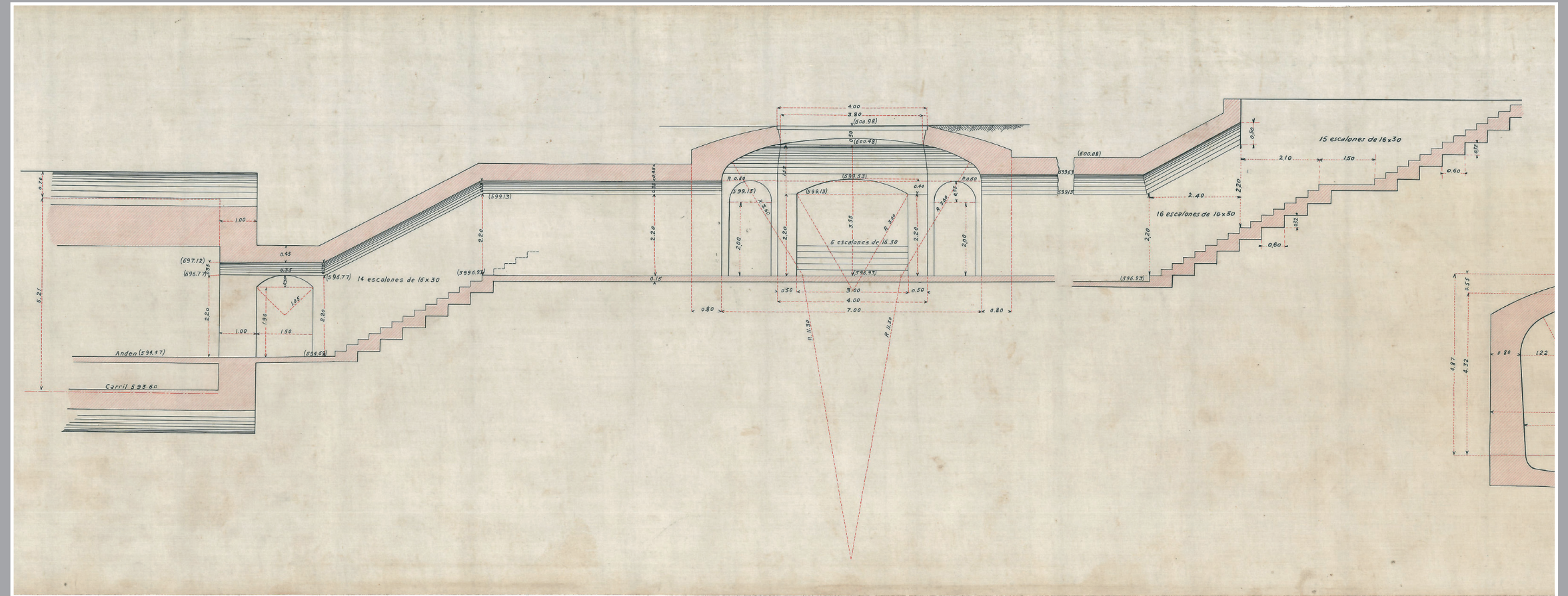
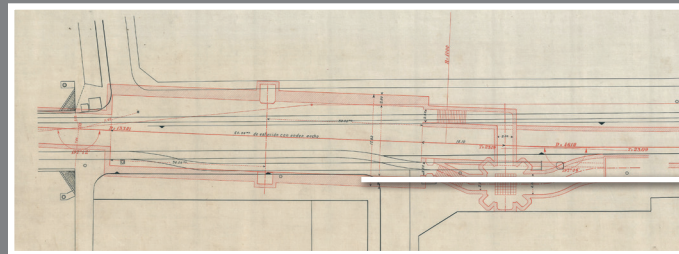
Plano de replanteo de la estación de Puente de Vallecas. Firmado: Madrid,  
21 abril 1921 [Archivo Histórico de Metro de Madrid]



Puente de Vallecas

Documentación gráfica

Planimetría > Sección longitudinal desde el nivel de andenes hasta la boca de acceso





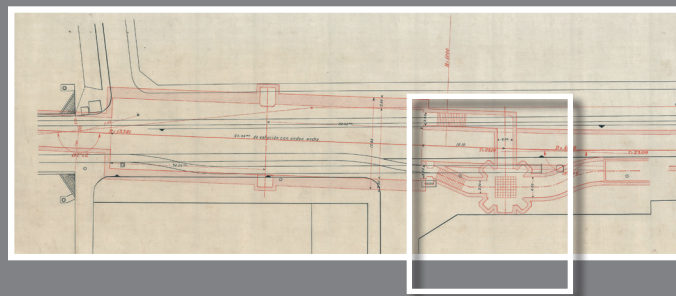
Huellas del pasado

ESTACIONES CON HISTORIA

*Puente de Vallecas*

Documentación gráfica

Planimetría y fotografía > Vestíbulo de la estación de Puente de Vallecas

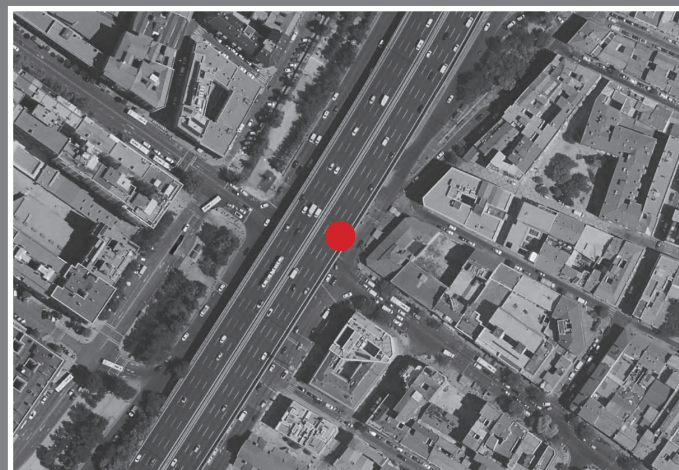


Vestíbulo de la estación del Puente de Vallecas  
[*La Ilustración financiera*, 15 mayo 1923, BNE]



Documentación gráfica

Fotografía > Nueva boca de acceso a la estación, años 50



Las imágenes están tomadas desde la boca que se construyó a finales de los años 50 desde el extremo oeste de la estación, sobre la que más adelante se superpondría la M-30. En la imagen de la derecha se identifica el edificio esquina entre la avenida de la Peña Prieta y la calle del Monte Oliveti.

