



Comunidad
de Madrid

unimos Personas



Tu sistema de transportes



Las conexiones ferroviarias bajo el río Manzanares en la zona de la Casa de Campo



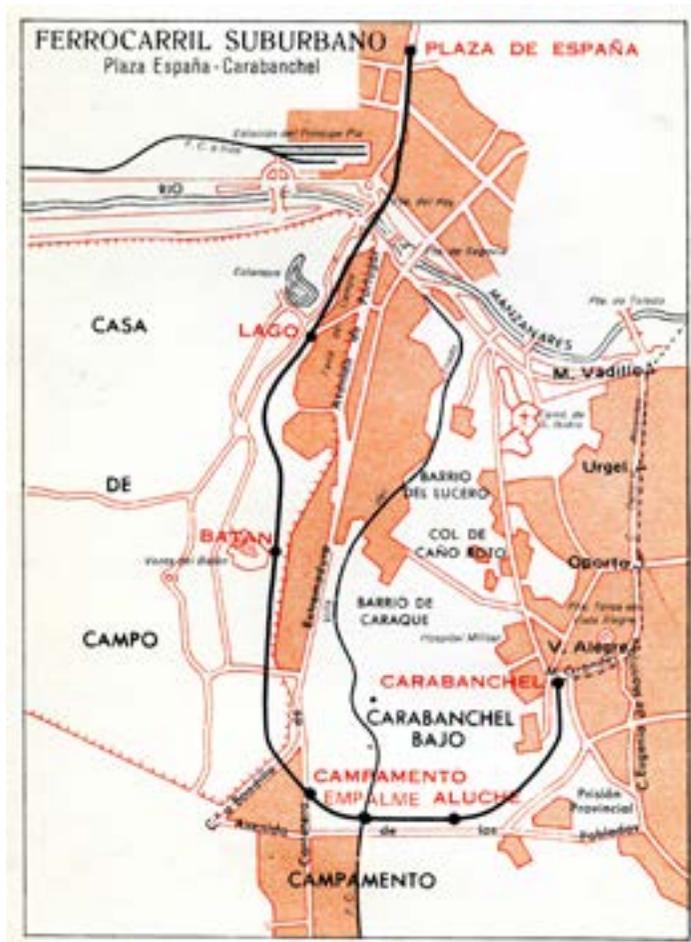


Idea original y redacción: Miguel A. Delgado. Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
Durante la elaboración de este libro se ha hecho todo lo posible para contactar con los posibles propietarios de los derechos de algunas de las imágenes aquí reproducidas. Expresamos nuestras disculpas en los casos en los que esto no ha sido posible.
Imágenes: Colección César Mohedas, colección Miguel A. Delgado, archivo Consorcio Regional de Transportes, archivo Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, Dirección General de Transportes Terrestres MOP (1973), Archivo Histórico del Ejército del Aire y Werner Hardmeier.



INDICE

Introducción	4
La primera conexión bajo el río: El F.C. Suburbano de Carabanchel a Chamartín de la Rosa	5
La Feria del Campo y las actividades de ocio en la zona	6
Los primeros pasos del FC. Suburbano	7
La estación de Lago, todo un icono del Suburbano	8
De Norte a Príncipe Pío. Los sueños de un gran intercambiador	9
Príncipe Pío: la compleja planificación de una obra ambiciosa	10
La estación de Cercanías. Una paulatina puesta en marcha	11
El cruce de la línea 6 bajo el Manzanares	12
Un nuevo problema: La conexión de línea 10 en Príncipe Pío	13
La compleja modificación de la línea 10	14
Un enconado debate político y un gran desafío técnico	15
La primera propuesta para la línea 10 en Príncipe Pío	16
Una infraestructura polémica	17
Un giro inesperado en los acontecimientos	18
La variante de la línea 10. Una obra tremendamente compleja	19
El túnel sur	20
El túnel norte	20
Una misteriosa galería abandonada	21
El “telescopio subterráneo” de la Feria del Campo	22
La explanada de la Puerta del Ángel	23
El punto y final de un viaje subterráneo	24



Introducción

El espacio urbano comprendido entre el Palacio de Oriente, la Casa de Campo y el tramo del río Manzanares entre el puente del Rey y el puente de Segovia ha sido objeto de un profundo proceso de transformación urbanística a lo largo de la historia. Estamos hablando, sin duda, de una de las zonas de Madrid que más cambios ha experimentado.

Estas transformaciones paisajísticas, muchas de ellas recientes en el tiempo, son conocidas y han sido descritas en numerosos estudios de la historia y el urbanismo madrileño. Sin embargo, hay una serie de cambios menos conocidos, pero no por ello de menor importancia que se han llevado a cabo en el subsuelo de la zona y que han tenido como protagonista al Metro y al ferrocarril de Cercanías.

Estos procesos, obviamente menos visibles, supusieron un cambio radical en la mejora de las conexiones en transporte público entre el centro de Madrid y el cuadrante SW de la ciudad y en cierta medida sí que han condicionado el paisaje de la zona tal y como lo conocemos actualmente.

Este recorrido es una invitación para conocer los detalles más ocultos de esta zona del centro histórico de Madrid por donde transitan a diario millones de viajeros.



1. La primera conexión bajo el río: El F.C. Suburbano de Carabanchel a Chamartín de la Rosa

El Ferrocarril Suburbano de Carabanchel (FSC) fue proyectado a finales de la década de los cuarenta por el Ayuntamiento de Madrid con la intención de conectar a los nuevos "suburbios" de la ciudad con el centro urbano de Madrid. Hay que tener en cuenta que es justo en esa época cuando se produce la anexión a la capital de toda la corona de municipios limítrofes, proceso que se llevó a cabo entre los años 1948 y 1954. Carabanchel era uno de esos municipios al igual que Chamartín de la Rosa que en el origen del proyecto del Suburbano sería la cabecera norte de una línea no muy diferente a la actual línea 10.

Tradicionalmente la conexión de los Carabancheles con Madrid se había realizado a través del puente de Toledo y la carretera de Fuenlabrada, la actual calle del General Ricardos. Sin embargo, el ensanchamiento del puente de Segovia posterior a la Guerra Civil y el trazado, en 1955, de la Avenida de Portugal como una alternativa circulatoria al congestionado Paseo de Extremadura potencian este eje orientado al SW como una nueva vía de desarrollo y de urbanización de barrios como Batán o Campamento y también de actividades de ocio y recreación en la Casa de Campo.

2. La Feria del Campo y las actividades de ocio en la zona

La reapertura al público de la Casa de Campo, seriamente dañada tras los combates de la Guerra Civil, se produce a finales de los años cuarenta. En el parque se comienzan a planificar y desarrollar proyectos vinculados al ocio de masas, algo ya propuesto años antes por la corporación republicana.

La Feria Nacional del Campo fue el primero y más importante de todos estos proyectos de ocio y recreación. Se trataba de un ambicioso evento de exaltación del mundo rural, una especie de feria de muestras organizada sobre el nuevo eje de la Avenida de Portugal y cuya primera edición data de 1950. Desde entonces se organizaron ediciones de la Feria del Campo cada tres años y la última se celebró en 1975.

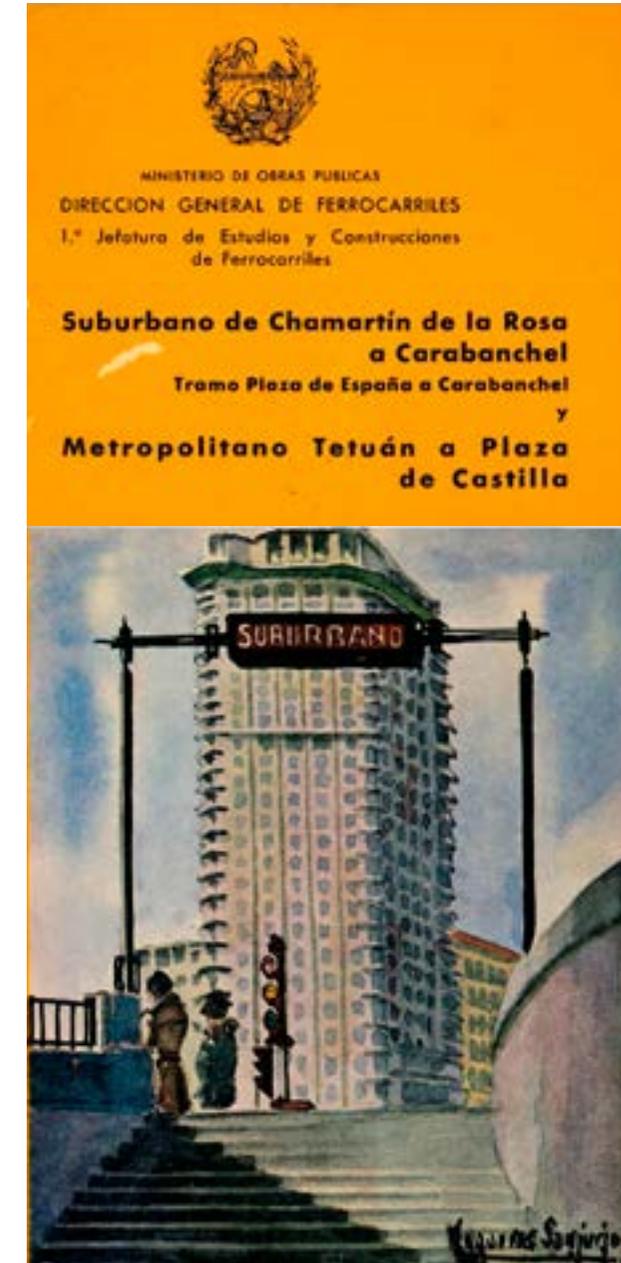
En estos años de postguerra se reactivan también las actividades deportivas en torno al Lago incluso con carreras de motos y de automóviles que atraen a gran cantidad de público. En la década de los sesenta y setenta del siglo XX se ponen en marcha los Parques de Atracciones y el Zoológico que pasan a formar parte del paisaje de nuestra ciudad. Todas estas actividades se irían concentrando en el borde SW de la Casa de Campo, justo el que iba a ser comunicado a partir de 1961 con el centro de la ciudad gracias a la apertura del FC. Suburbano.



3. Los primeros pasos del FC. Suburbano

En fechas muy tempranas con respecto a su inauguración de 1961 e incluso con la Casa de Campo aún cerrada por la presencia de los restos de la Guerra Civil, el Ayuntamiento de Madrid aprueba en 1947 una inversión de medio millón de pesetas para realizar un estudio previo de las opciones de trazado de la nueva línea ferroviaria, sobre todo para conocer la viabilidad técnica del paso en túnel bajo el río Manzanares, todo un desafío para los ingenieros de la época.

La primera obra de todas las llevadas a cabo fue, en realidad, la excavación de una galería de exploración que una vez que atravesó sin problemas bajo el lecho del río sirvió de referencia para hacer el túnel definitivo con su sección final entre Plaza de España y Lago. Este era tan solo un tramo de los muchos que formarían parte del "Suburbano" y que se fueron haciendo de manera paulatina, algunos en túnel y otros a cielo abierto en plena casa de Campo. Los trabajos no se culminaron hasta 1961, doce años más tarde de su inicio.



4. La estación de Lago, todo un icono del Suburbano

La estación de Lago constituía el final del largo túnel procedente de Plaza de España, justo en punto en el que los trenes salen a la superficie de la Casa de Campo. Estamos, sin duda, ante una de las estaciones más icónicas de la red de metro gracias a una singular arquitectura de aire rural muy similar al de las líneas de ferrocarril suburbano de otras redes europeas como es el caso de Londres. Los arcos de acceso, el tejado de pizarra o la torre rematada por un reloj y una veleta con una locomotora de vapor son elementos singulares perfectamente adaptados al entorno de un gran parque metropolitano como es la Casa de Campo.

Debido a las obras de cambio de gálibo de la línea 10 y a la instalación de ascensores la estación de Lago es sometida a una profunda transformación en el año 2002. Para muchos la pérdida de su andén central le restó encanto a la estación, pero hay que reconocer el enorme desafío que supuso mantener apuntalada la estructura original del edificio mientras se ampliaba el tamaño de la bóveda del túnel bajo sus cimientos cuando lo fácil hubiera sido derribarla y levantarla de nuevo.

Curiosamente la presencia del aparcamiento junto a la estación ha convertido a Lago en un importante punto de intercambio modal durante los días laborables ya que muchos viajeros dejan allí estacionados sus vehículos para acceder en la línea 10 al centro de la ciudad.



5. De Norte a Príncipe Pío. Los sueños de un gran intercambiador

Abandonamos momentáneamente la interesante historia del Suburbano y viajamos a la vecina estación de Príncipe Pío, edificada en 1861 como cabecera de las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, de ahí su denominación clásica de “Estación del Norte”. La reordenación de los tráficos ferroviarios de largo recorrido ocasionados por el crecimiento de la estación de la nueva estación de Chamartín a lo largo de los años ochenta del siglo XX ocasionaron el cierre en 1993 de la estación del Norte a los servicios ferroviarios de largo recorrido.

El cambio de funcionalidad de la estación sirvió para planificar al mismo tiempo, un gran intercambiador de transporte que no se culminaría hasta 2007 con la apertura de la estación de autobuses. La idea básica del intercambiador, un concepto innovador en la época, era que bajo la histórica marquesina de hierro y cristal de la estación del Norte se podría realizar la conexión entre el Ramal Ópera-Príncipe Pío, que funcionaba desde 1925, los nuevos servicios de Cercanías, las líneas 6 y 10 de metro e incluso una futura estación de autobuses que se construiría años más tarde.

Este proyecto que con el paso de los años fue creciendo en envergadura, incluso con la apertura de un centro comercial, obligó a modificar paulatinamente diversas infraestructuras de transporte de la zona para hacerlas concurrir en este nuevo nodo. Una de ellas, y pieza fundamental de la nueva estación fue el trazado de la Línea 10, el antiguo

Suburbano, que para que conectar por Príncipe Pío debía ser desviado de su trazado original de 1961, el largo túnel que discurría sin paradas intermedias entre Lago y Plaza de España.

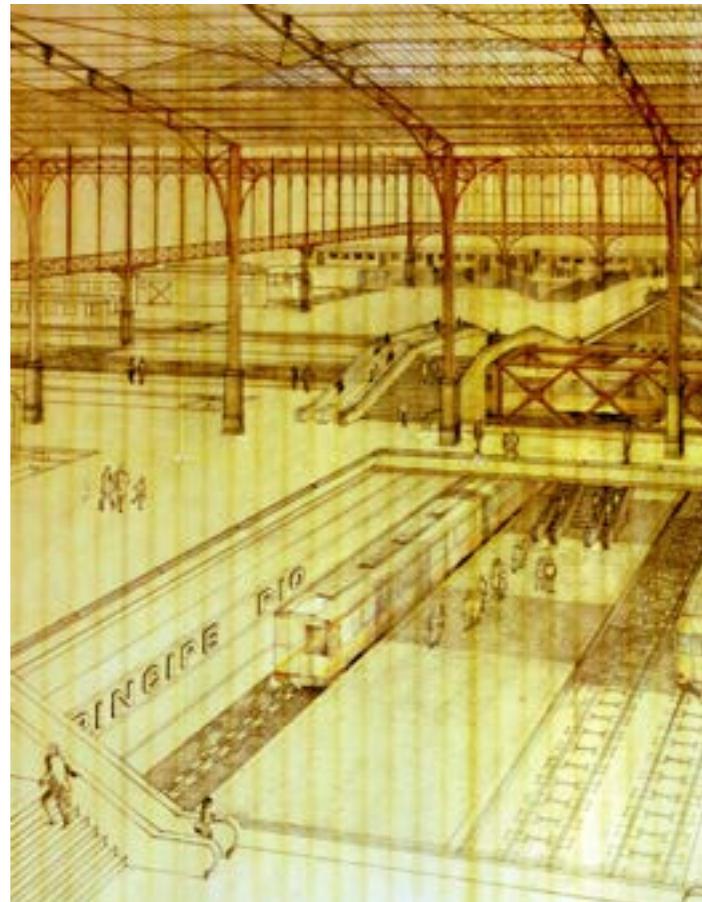


6. Príncipe Pío: la compleja planificación de una obra ambiciosa

Se puede afirmar que el primer paso de todo este complejo rompecabezas lo daría, en la década de los noventa, el Ministerio de Obras Públicas y por tanto la responsabilidad y colocación de las primeras piezas del intercambiador fue asumida por el Gobierno Central propietario del edificio de la histórica estación del Norte.

Con una gran visión de futuro, se optó por un proyecto de estación de intercambio con criterios de funcionalidad, accesibilidad y de respeto al patrimonio histórico. Se facilitan los trasbordos desde la línea de Cercanías del llamado "Pasillo Verde" situados en una cota superior hacia las líneas 6 y 10 ubicadas en un nivel inferior a Cercanías. Incluso las dos futuras líneas de Metro iban a quedar con sus andenes al mismo nivel gracias al "trenzado" previo de sus túneles, tanto en el lado de la glorieta de San Vicente como bajo la montaña del Príncipe Pío en sentido a Plaza de España.

Obviamente esta obra debía ser lo más respetuosa posible con el edificio histórico de la estación realizándose una enorme excavación bajo la marquesina de hierro y cristal, garantizando su conservación y que sirvió de cobertura a toda la estación de metro, incluso iluminándola con luz natural. Esta, entre otras muchas, es una de las señas de identidad de esta obra.



7. La estación de Cercanías. Una paulatina puesta en marcha

En mayo de 1995 se escribe el primer capítulo de esta compleja historia con la apertura de la estación de Cercanías de Príncipe Pío, en principio solo como terminal de las líneas ferroviarias procedentes de Aravaca y Pozuelo y no como es en la actualidad, una línea pasante hacia Atocha a través del Pasillo Verde. Apenas unos meses más tarde comienzan a circular bajo la centenaria marquesina los trenes de la línea 6 de metro que pasa a ser circular ya que el tramo entre Ciudad Universitaria y Laguna se abre en ese momento. Un año más tarde, en 1996 la línea de Cercanías se convierte en pasante gracias a la construcción de dos túneles, uno por sentido, desde Príncipe Pío hacia Pirámides. Uno de ellos arranca con el icónico puente metálico que pasa sobre las líneas 6 y 10 de metro y el otro aprovecha el túnel de la antigua línea industrial de contorno Norte-Atocha.



8. El cruce de la línea 6 bajo el Manzanares

Como acabamos de adelantar, la línea 6 se concluye en su configuración circular en mayo de 1995 esto implicó el cruce de su túnel bajo el río Manzanares entre las estaciones de Puerta del Ángel y Príncipe Pío. A diferencia de las soluciones constructivas elegidas para el Suburbano o la posterior línea 10, el túnel de la línea 6 paso bajo el lecho del Manzanares a “cielo abierto” mediante un sistema de escolleras que desecó el cauce en dos tramos o mitades con apenas unas semanas de diferencia. Realizado el túnel, la escollera se retiró y el cauce recuperó su anchura habitual.



9. Un nuevo problema: La conexión de línea 10 en Príncipe Pío

Si volvemos a 1961 vemos que el llamado Ferrocarril Suburbano comienza su andadura entre desde Plaza de España mediante un largo túnel que finalizaba en la estación de Lago, en plena Casa de Campo. Este tramo de más de 2,5 km de longitud incluía el paso bajo el cauce del río Manzanares. Era la primera vez en la historia de la ciudad que un túnel de metro atravesaba bajo el lecho del río Manzanares.

También era muy peculiar que una línea de metro saliera a la superficie para transitar desde Lago por la Casa de Campo camino a Carabanchel.

En su origen solo dos estaciones del suburbano estaban en el interior de la Casa de Campo, Lago y Batán. Posteriormente, en el año 2002 se abre sobre el trazado original del Suburbano la estación de “Casa de Campo” que pasa a ser subterránea y de conexión entre línea 5 y línea 10.

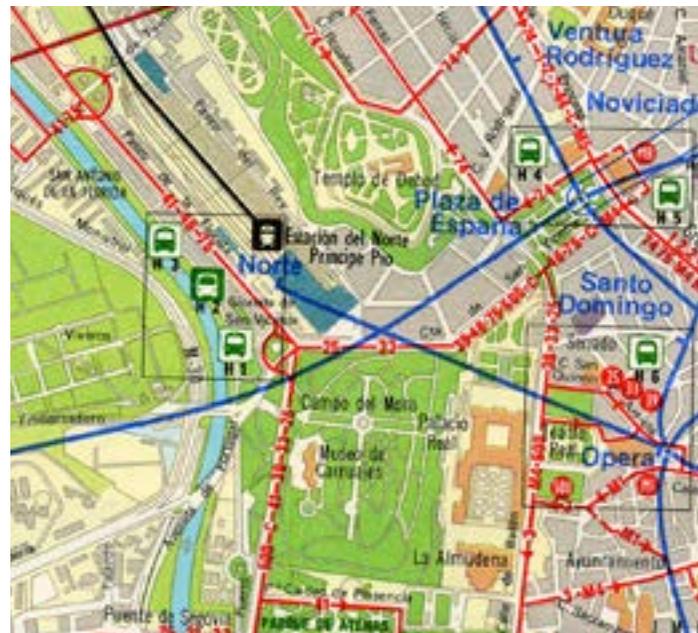


10. La compleja modificación de la línea 10

Volviendo al comienzo de la década de los noventa, una vez que se proyecta y se pone en marcha la idea de un gran intercambiador en Príncipe Pío, se decide que por sus andenes ha de pasar también la línea 10, heredera del antiguo Suburbano. Para ello era necesario desviar su túnel original y abrir en Príncipe Pío una estación intermedia entre Lago y Plaza de España favoreciendo la conexión al intercambiador.

En 1993 el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid se encuentran en manos de partidos políticos diferentes. Esta dicotomía política se tradujo, como veremos más adelante, en el posicionamiento irreconciliable sobre la solución técnica a realizar en el paso de la línea 10 en Príncipe Pío.

Recordemos que la responsabilidad en la planificación y construcción de la red de Metro recaía en la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid, por aquel entonces en manos del PSOE. Con anterioridad ya se habían producido varios enfrentamientos entre la Concejala de Medio Ambiente del Ayuntamiento, a la sazón Esperanza Aguirre y Julián Revenga, el Consejero de Transportes del gobierno de Joaquín Leguina. Este primer choque estuvo ocasionado por la posible tala de gran cantidad de árboles en la conexión de la línea 6 en el acceso a la estación de Moncloa.



11. Un enconado debate político y un gran desafío técnico

La primera decisión que se toma desde el punto de vista constructivo por parte de la Comunidad de Madrid viene como consecuencia del propio diseño de la estación de Príncipe Pío. El paso de la línea 6 por el eje central de la estación con orientación norte-sur y la necesaria disposición de la línea 10 accediendo a la estación con dos vías separadas y paralelas a la línea 6 en sus laterales obligo a que esta última llegara a Príncipe Pío tanto desde Lago como desde Plaza de España mediante dos túneles independientes. El problema se plantea al definir cómo va a ser la modificación del trazado de la línea 10, lo que incluía el abandono del antiguo túnel del Suburbano.

Otro factor no menos importante tiene que ver con el complejo entorno urbano de la estación de Príncipe Pío. Muy cerca de la misma y topográficamente deprimido se encuentra el río Manzanares y la autovía M-30 que por aquel entonces aún circulaba en superficie, tampoco hay que olvidar la presencia del "Ramal" de metro procedente de Opera y que databa de 1925. Esta línea, aunque muy somera presentaba una disposición a modo de "barrera" frontal delante de la estación. De hecho, su estación fue modificada en 1994 para facilitar su integración en el intercambiador.

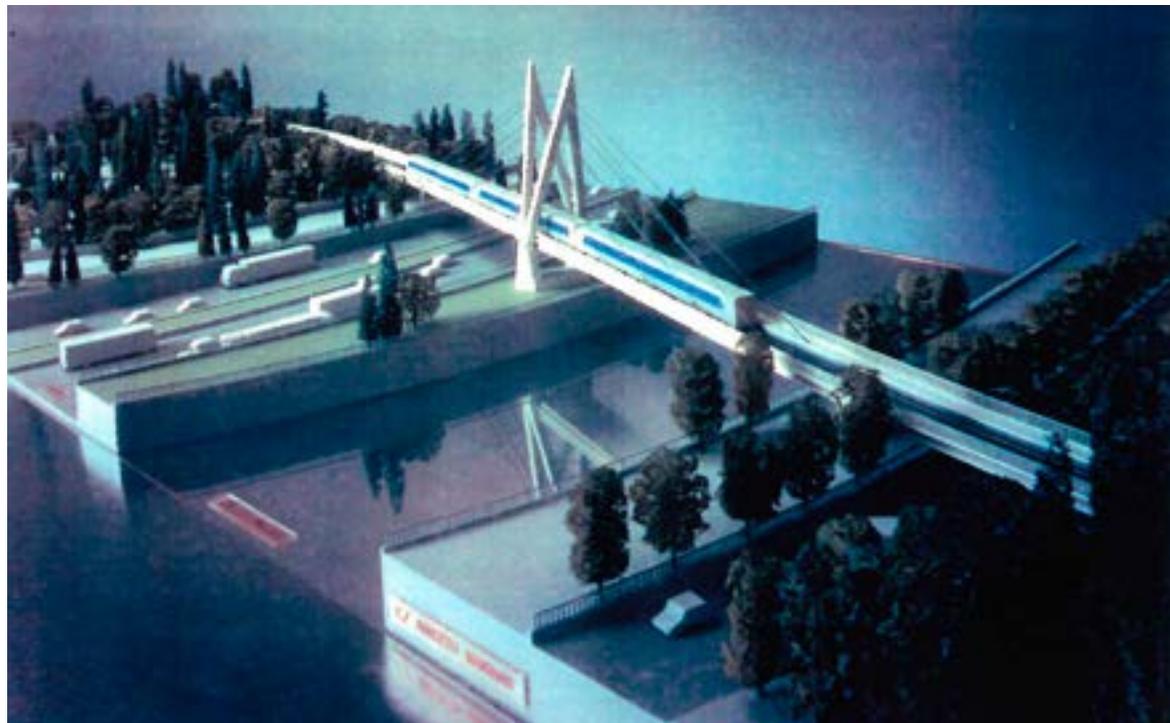


12.

La primera propuesta para la línea 10 en Príncipe Pío

El primer proyecto de la Comunidad de Madrid en 1993, era que las dos vías de la línea 10 en sentido Lago-Príncipe Pío fuesen por separado, a partir de un punto para “abrazar” a la línea 6 en la estación y poder facilitar el transbordo de viajeros al mismo nivel de andenes. La necesaria bifurcación de ambas vías, conocida como “telescopio” se realizó con una colosal excavación cielo abierto en el antiguo recinto de la Feria del Campo, en lo que actualmente se llama “Escenario Puerta del Ángel”. Según el proyecto original una de ellas las vías, que

denominaremos túnel sur iría en subterráneo cruzando el río a la altura de la presa 5 del Manzanares. La vía que denominaremos “túnel norte” saldría a la superficie desde una rampa ubicada en los viveros del Reservado de la Casa de Campo para ganar altura y salvar la M-30 y el río Manzanares mediante un viaducto que se presentaba como un elemento icónico de la obra. Este viaducto diseñado por el prestigioso ingeniero Fernández Casado daría paso a un túnel, a la altura de Aniceto Marinas, para acceder a Príncipe Pío.

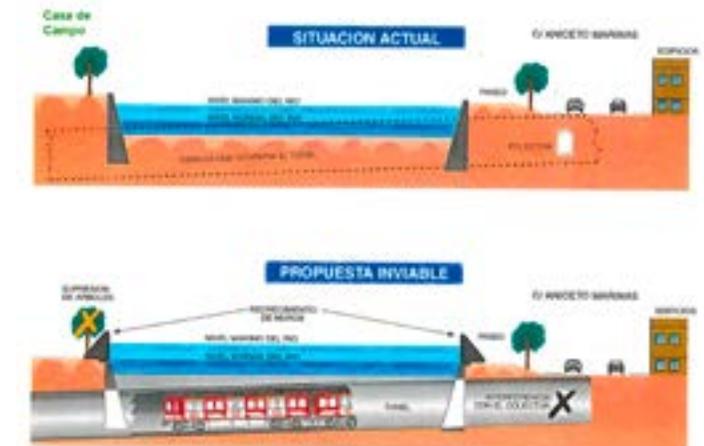


13.

Una infraestructura polémica

La Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid encabezada por Esperanza Aguirre se opuso, no sin razón, de manera frontal a esta obra debido a los daños que ocasionaría en la Casa de Campo, sobre todo en una zona muy sensible como son los jardines del Reservado situados junto a la fachada norte del Palacete de Iván de Vargas, así como a los vecinos de Aniceto Marinas. La petición del Ayuntamiento fue que ambas vías de la línea 10, tanto la norte como la sur fuesen subterráneas en su cruce bajo el río. Según los primeros estudios, esto requeriría que el andén de la de la línea 10 correspondiente al sentido Lago-Príncipe Pío (túnel norte) se situase unos cuatro metros por debajo del resto de la estación ya que, descartado el puente, la vía procedía del cruce bajo el río y no podría situarse a la misma cota que el resto de los andenes de L6 y L10. Esta diferencia de altura dificultaría el movimiento de viajeros. Otra derivada no menos importante es que esta solución suponía un mayor gasto en la obra y un retraso de dos años en su finalización, frente al puente atirantado sobre el río que ya estaba proyectado y presupuestado.

La Comunidad de Madrid, aún gobernada por Joaquín Lequina se oponía a la solución subterránea ya que la vía del túnel norte superado el río tendría que tener una inclinación de más del 4,5% para salvar el lecho y subir en una fuerte rampa hasta el nivel del andén de la línea 6 en Príncipe Pío. La decisión de la Comunidad de Madrid ya estaba tomada y las obras del viaducto se habían adjudicado desoyendo las reclamaciones del Ayuntamiento, responsable de la gestión de la Casa de Campo. El conflicto se enconó y el consistorio amenazó, incluso, con enviar a la policía municipal a parar la obra si alguna máquina entraba en la Casa de Campo.

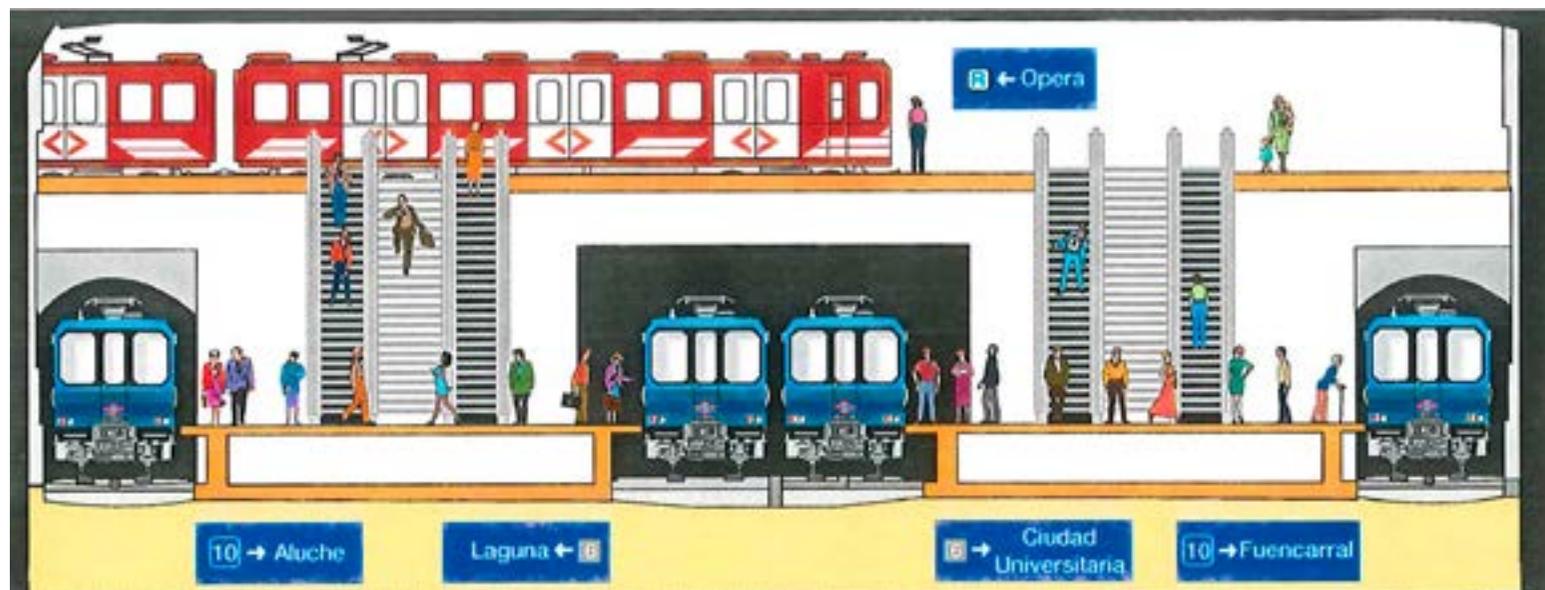


14. Un giro inesperado en los acontecimientos

El debate sobre el viaducto de la línea 10 continuó enquistado durante meses, hasta que en 1995 se celebraron las elecciones autonómicas y la Comunidad de Madrid cambió de partido político con la victoria de Alberto Ruiz Gallardón. Desde este momento Ayuntamiento y Comunidad pasaban a estar regidos por el mismo partido político, El nuevo director general de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid presentó una solución relativamente sencilla a un problema que llevaba discutiéndose años. El trazado del túnel norte de la L10 entre Lago y Príncipe Pío sería subterráneo, y para salvar el desnivel una vez que ha superado el río Manzanares el andén de la estación de dicha línea en Príncipe Pío se desplazaría unos 20 metros a

lo largo en sentido Plaza de España permitiendo que la vía llegara a la estación con el obligado nivel horizontal imprescindible para la parada del tren en la estación. «Es una solución de colegial», afirmó, no sin cierto aire revanchista, el que después sería presidente de Metro, Manuel Melis. Así se hizo.

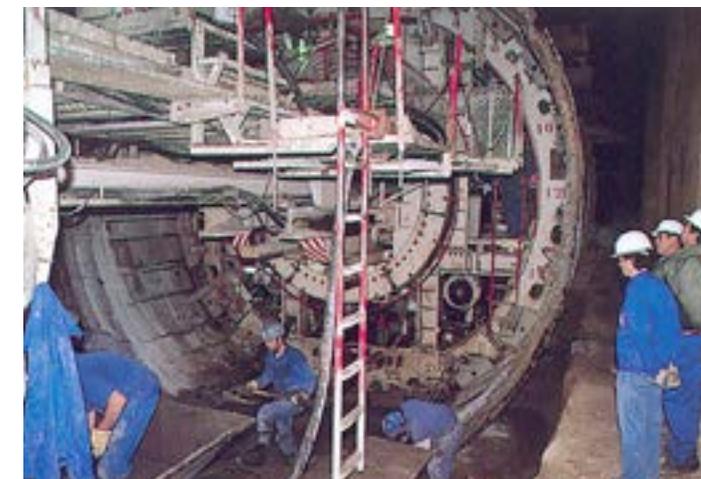
Con este giro inesperado de los acontecimientos pudieron cumplirse las pretensiones de ambas partes: por una parte, que el nuevo paso del metro no afectase en superficie a la Casa de Campo; y por otra, que los viajeros pudieran transbordar cómodamente desde la línea 10 a la línea 6 tal y como se hace en la actualidad.



15. La variante de la línea 10. Una obra tremendamente compleja

Para excavar los dos túneles (norte y sur) que irían desde Lago a Príncipe Pío se optó por utilizar una máquina tuneladora, el concreto la misma que el Ministerio de Obras públicas acababa de utilizar para hacer el túnel 2 del Pajizo Verde entre Príncipe Pío y la Ronda de Segovia. Esta tuneladora de la marca Lovat al tener un diámetro para un túnel de vía única era más pequeña y manejable que otras máquinas similares.

Las tuneladoras requieren para comenzar su excavación de la construcción previa de unos grandes pozos que las posicionen en la ubicación y profundidad correcta para comenzar a excavar el túnel.



16. El túnel sur

En el caso de Lago-Príncipe Pío el primer tramo se realizó desde un pozo ubicado en las proximidades de la ermita de Virgen el Puerto en sentido Lago y con una longitud de 780 m. La excavación comenzó en enero de 1996 pasando la tuneladora bajo el río y ascendiendo bajo la avenida de Portugal en sentido Lago hasta llegar el primero de marzo de 1996 al punto final de este tramo, un enorme pozo con forma de “telescopio” excavado en lo que ahora se conoce como “Escenario Puerta del Ángel”. Este enorme agujero dejaba al descubierto la vieja galería del F.C. Suburbano. La tuneladora se extrajo en este punto, se pasó con enormes grúas por encima de la galería del suburbano (que aún seguía operando) y se giró colocándola con el escudo excavador en sentido Príncipe Pío para ejecutar el llamado túnel norte.



17. El túnel norte

La segunda galería entre Lago y Príncipe Pío es la que según los planes originales hubiera salido a cielo abierto junto a la fachada norte del palacete de los Vargas superando la M-30 y el río mediante un puente atirantado.

La tuneladora realizó la excavación del túnel norte entre el 2 de abril y el 21 de junio de 1996. En este tiempo pasó de nuevo bajo el río y fue extraída mediante otro pozo ubicado en la Glorieta de San Vicente junto a los edificios de Aniceto Marinas. Por último, el tercer tramo que se ejecutó era una corta sección del túnel sur entre la glorieta de San Vicente y el primer pozo abierto en Virgen el Puerto. Esta división en dos tramos del túnel sur era debida a que la tuneladora no tenía espacio físico para cruzar bajo el túnel de la L6. La excavación se llevó a cabo entre el seis de agosto y el 10 de septiembre de 1996. En total para hacer completar el túnel sur y el túnel norte, la tuneladora excavo tres galerías distintas y fue extraída e introducida en un total de seis ocasiones. Todo un record.



18. Una misteriosa galería abandonada

El 26 de diciembre de 1996 se inaugura la llamada “variante Lago-Príncipe Pío-Plaza de España” que en realidad eran dos túneles por sentido aumentando la longitud de la línea en 129 m y con una nueva estación: Príncipe Pío. El viejo túnel perteneciente al trazado directo del F.C. Suburbano Lago-Plaza de España con una distancia de 2.442 m e inaugurado en 1961, había sido previamente cerrado el 1 de julio del mismo año quedando abandonado en el tramo entre la explanada de Puerta del Ángel y Plaza de España.

En 2013 Metro de Madrid realiza un estudio para comprobar en qué estado se encuentra ese túnel, de cara a un posible uso

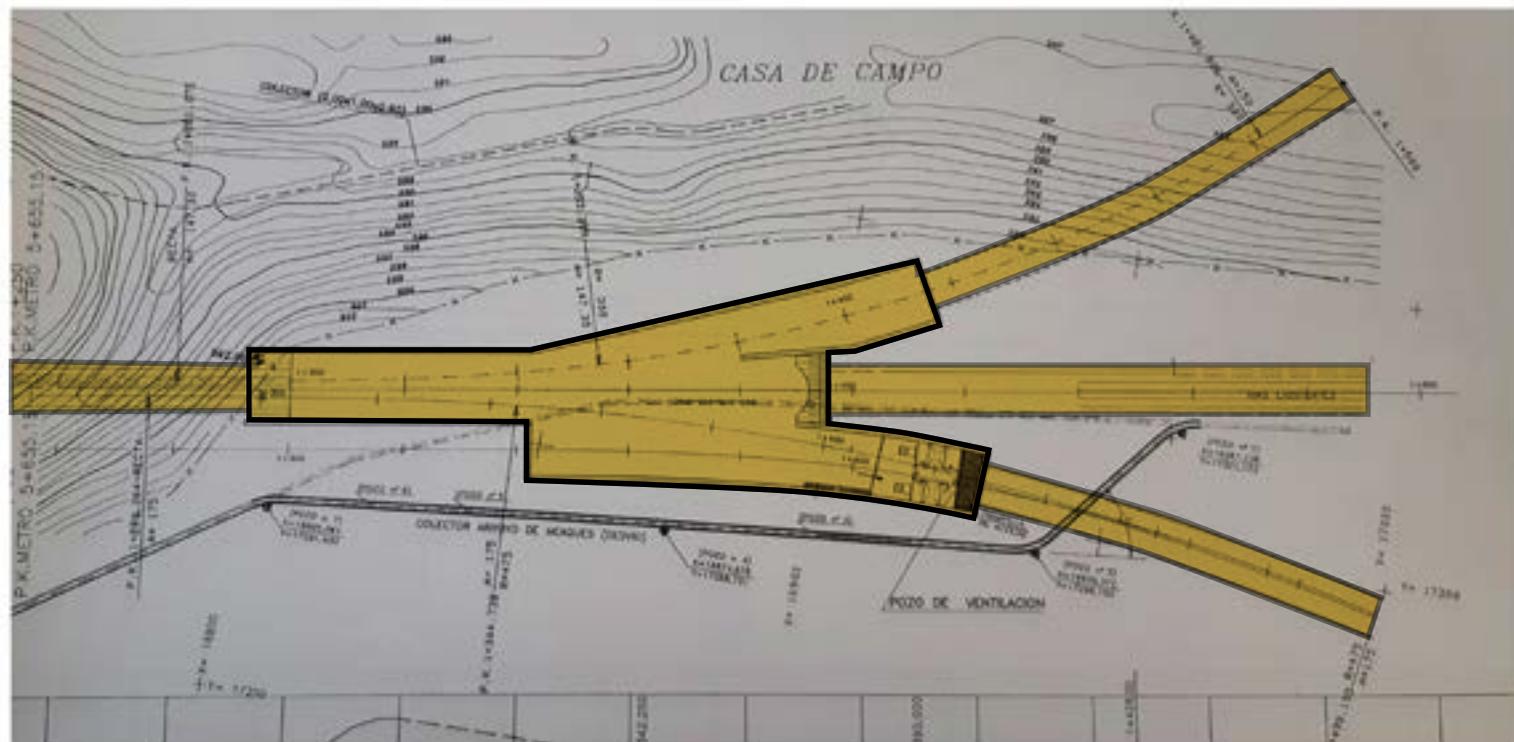
del mismo y para evaluar las consecuencias de su abandono. El resultado es sorprendente: casi 300 metros de esta galería, los situados en su tramo central justo bajo el río, se encontraban totalmente inundados debido a las lógicas filtraciones de la zona siendo inservibles para cualquier uso alternativo.



19. El “telescopio subterráneo” de la Feria del Campo

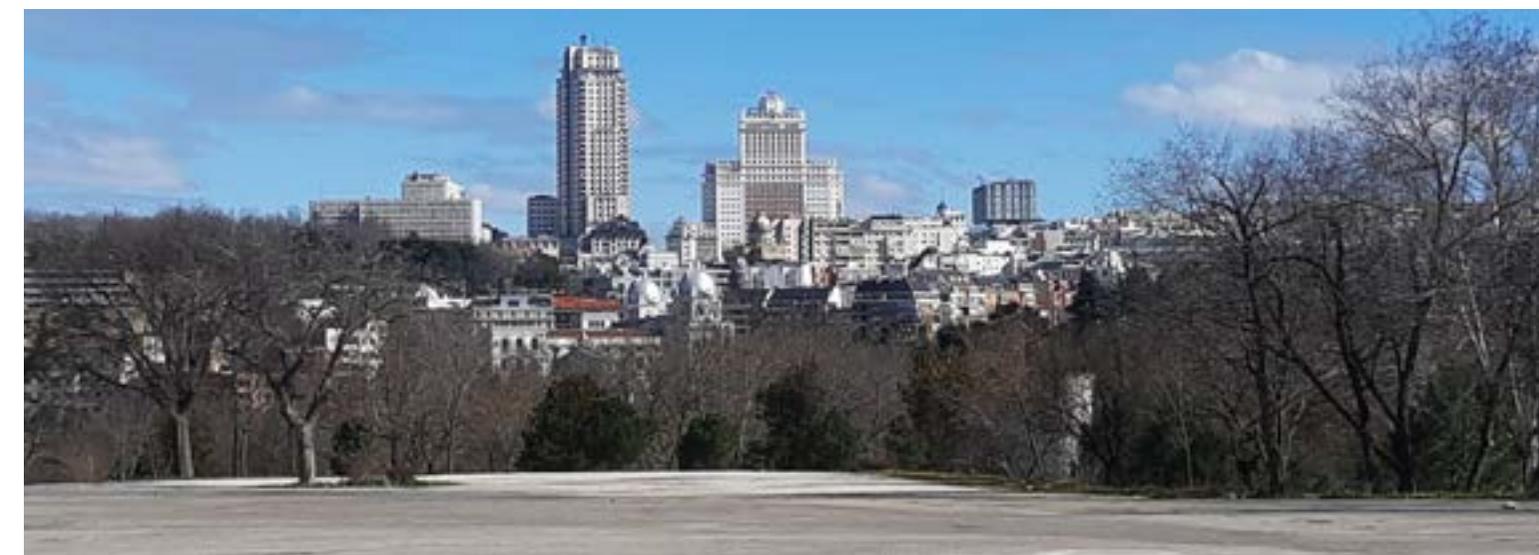
A comienzos de 1997 y al concluir las obras la empresa constructora tapó el agujero de acceso al túnel, el llamado “telescopio” levantó su campamento de obras y dejó en ese sitio un pozo de ventilación. Nunca se realizaron trabajos de restauración paisajística ni ninguna medida de reparación del impacto ambiental derivado de la ocupación de dicho espacio, que hasta entonces ha-

bía pertenecido a la Feria del Campo. Casualmente este espacio volvió a ser ocupado por otro campamento de obra durante los trabajos de ampliación de gálibo de la línea 10 y meses más tarde durante el soterramiento de la M-30 y de la Avenida de Portugal



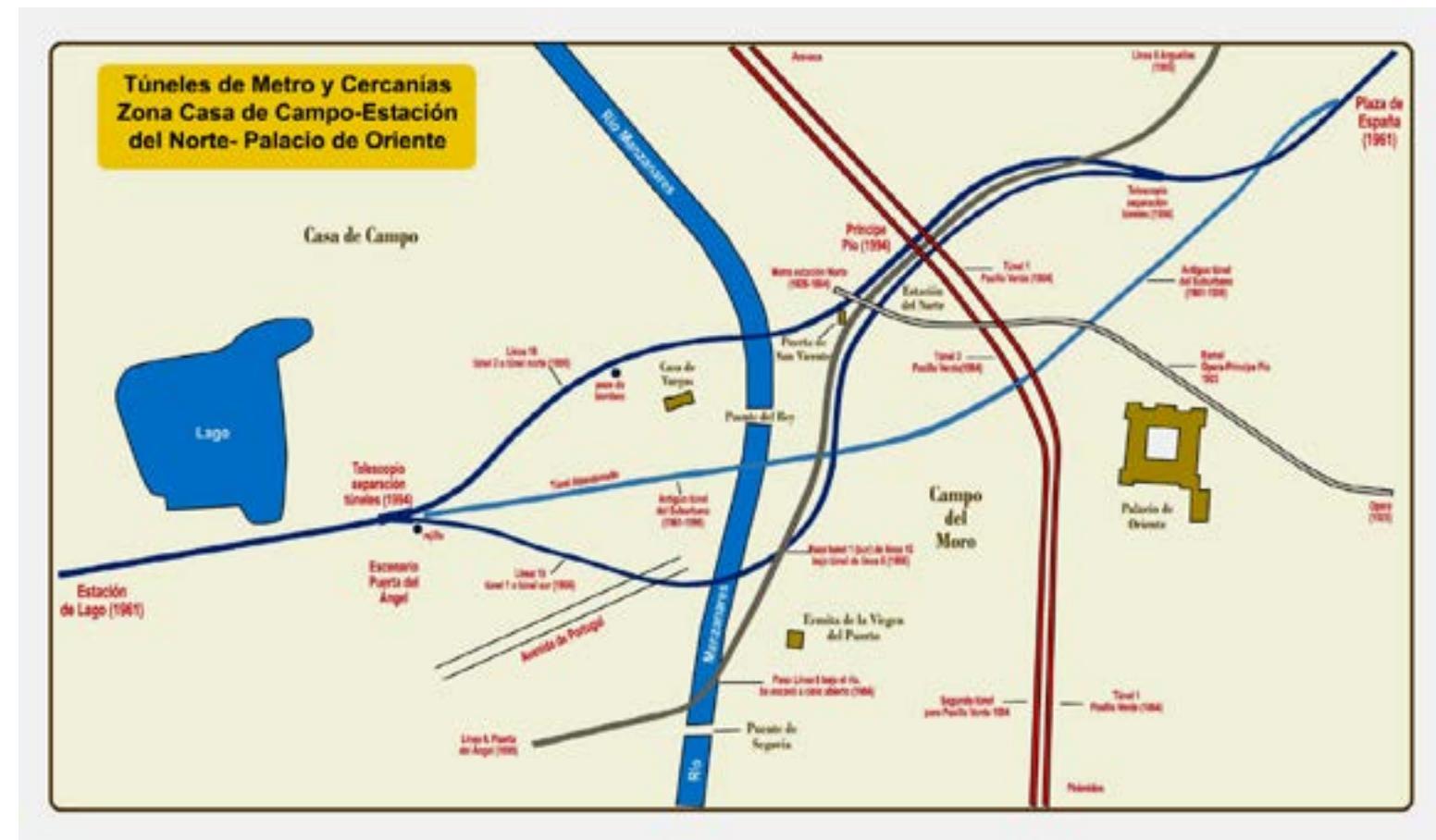
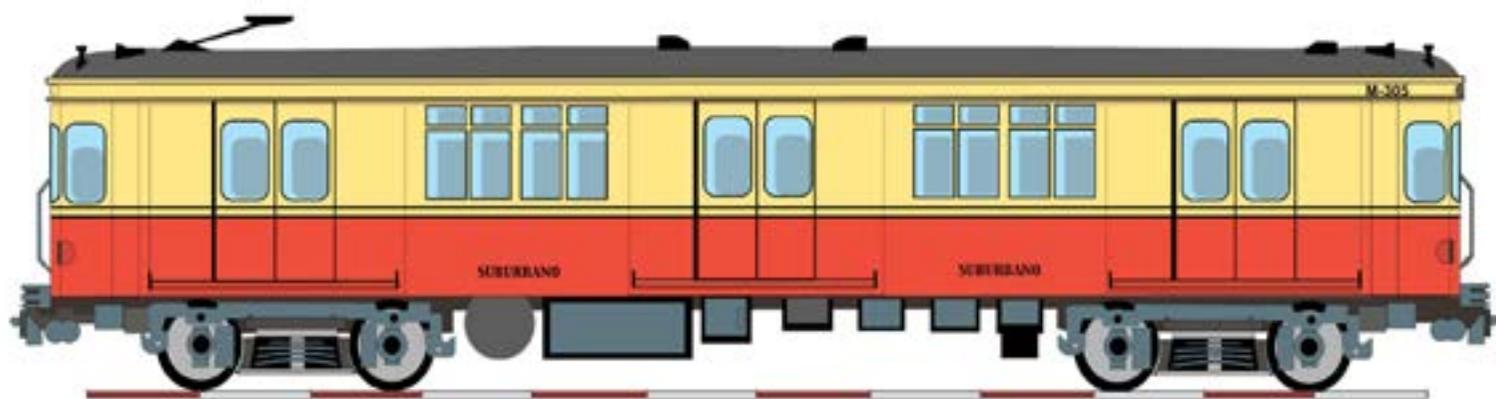
20. La explanada de la Puerta del Ángel

Es muy interesante analizar la evolución de este espacio estudiando las fotos aéreas disponibles de la zona. Si observamos la imagen del año 1996 lo único que se hace como medida de corrección paisajística es el asfaltado de esa inmensa explanada aprovechando que se había nivelado y compactado para las instalaciones de la constructora. Este espacio de más de dos hectáreas y de forma irregular se dejó pavimentado sin ningún tipo de diseño u ordenación espacial y con una forma irregular, convirtiéndose de manera improvisada en el llamado “Escenario Puerta del Ángel” un espacio al que se le asignó un uso cultural que aún continúa en la actualidad y del que acabamos de conocer su génesis.



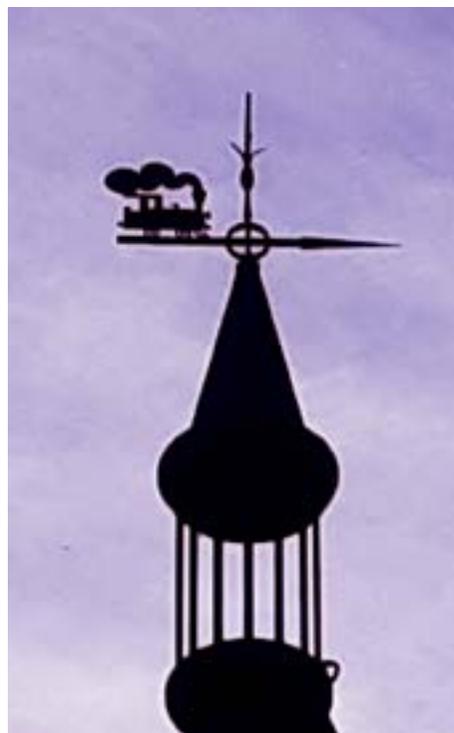
21. El punto y final de un viaje subterráneo

A modo de conclusión hay que reconocer que el desafío técnico y las soluciones aportadas para resolver las conexiones ferroviarias en este entorno histórico han favorecido la movilidad de millones de madrileños que cada día pasan bajo el río sin más preocupación que leer un libro o revisar las novedades de su teléfono móvil y todo ello sin impactos visibles en una zona de elevado interés paisajístico e histórico. A esto hay que añadir que una vez resuelta la obra del Metro, el Ayuntamiento ejecutó en el mismo lugar, el soterramiento de la M-30, otra obra de enorme complejidad, pero esta es una historia que merece un capítulo aparte.





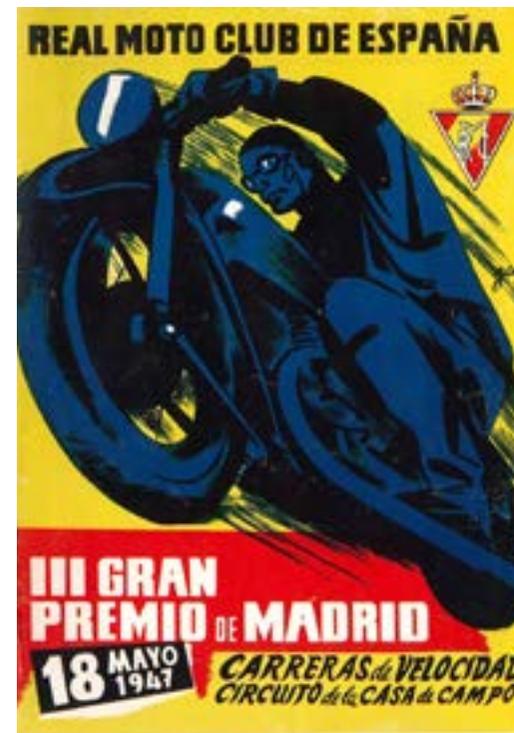
En sus primeros años de andadura el F.C. Suburbano tuvo una imagen corporativa propia. Archivo CRTM.



La veleta con su pequeña locomotora es, sin duda, uno de los elementos más curiosos de la estación de Lago, una de las más bonitas de la red de Metro de Madrid. Archivo CRTM.



La piscina de Lago en una postal de los años setenta. Sin duda una buena alternativa para el ocio estival. Colección Miguel A. Delgado.



Las carreteras que rodean el Lago fueron escenario de numerosas pruebas de velocidad, tanto de coches como de motos durante los años cuarenta, cincuenta y sesenta. Colección Miguel A. Delgado.



Postal de 1970 donde aparece la "motora" que daba la vuelta al Lago, lo más cercano al mar para muchas generaciones de madrileños. Colección Miguel A. Delgado.

INDICE DE IMÁGENES.

Portada. Estación de “El Lago” año 1973. Memoria de la Dirección General de Transportes Terrestres. Colección César Mohedas.

Página 2. Billetes del FSC de 1967 y 1978. Colección Miguel Angel Delgado (CRTM)

Página 2. Andén central de la estación de “El Lago” 1972. Werner Hardmeier.

Página 4. Mapa de la línea del F. C. Suburbano (1969). Colección Miguel Angel Delgado (CRTM)

Página 5. Arriba. Vista del comienzo de la Av. De Portugal en 1955. Archivo Ejército del Aire.

Página 5. Centro. Vista del paseo de Extremadura y de la Puerta del Ángel en 1942. Archivo Ejército del Aire.

Página 5. Abajo. Trabajos en el túnel entre Plaza de España y Lago en 1951. Colección César Mohedas.

Página 6. Cartel anunciador de le Feria Internacional del Campo (1953). Colección Miguel Angel Delgado (CRTM)

Página 7. Portada del folleto de inauguración del F.C. Suburbano. Ministerio de Obras Públicas. Colección Miguel Angel Delgado (CRTM)

Página 7. Derecha abajo. Aspecto de la estación de “El Lago” durante su construcción a mediados de los años cincuenta. Colección César Mohedas.

Página 8. Arriba. Obras de ampliación de gálibo de los túneles de L10 en Lago (2001). Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.

Página 8. Abajo. La estación de Lago en enero de 2021 despues del paso de la borrasca “Filomena”. Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Página 9. Arriba. Dos automotores estacionados en la antigua estación de Norte en 1960. Archivo CRTM.

Página 9. Abajo. Postal del patio de viajeros de la estación del Norte. 1930. Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Página 10. Arriba. Boceto del proyecto del intercambiador de Principe Pío. Ministerio de Transportes (1990).

Página 10. Abajo. Marquesina de largo recorrido de la estación del Norte cerrada al servicio de trenes (1993). Archivo CRTM.

Página 11. Arriba. Tren de Cercanías pasando por el puente sobre la estación de Metro camino a Pirámides (2015). Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Página 11. Abajo. Reloj de la marquesina histórica de la estación del Norte, en la actualidad se trata de un centro comercial. (2005). Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Página 12. Izquierda. Escollera realizada para la excavación del túnel de la línea 6 bajo el Manzanares en 1993. Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Página 12. Derecha. Vista aérea de la escollera realizada para la excavación del túnel de la línea 6 bajo el Manzanares en 1993. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.

Página 13. Dos trenes Serie 300-2 de la L10 con su librea original azul-amarilla y logo de FEVE entre Batán y Lago. Foto Archivo Metro de Madrid.

Página 14. Plano de los transportes de Madrid (Serie 3) Detalle de la zona de Principe Pío en 1989 (arriba) y 1996 (abajo). Archivo CRTM.

Página 15. Izquierda, rombo de acceso a la antigua estación de metro de Norte en 1969 (Archivo Metro). Derecha, folleto de la remodelación de la estación de metro de Norte y cambio de denominación a Príncipe Pío (1994) Archivo CRTM.

Página 16. Maqueta del puente para el paso del túnel norte de la línea 10 sobre el río Manzanares (1993). Archivo CRTM.

Página 17. Detalle de un panel informativo sobre las alternativas de cruce de la L10 entre Lago y Príncipe Pío. Archivo CRTM.

Página 18. Detalle de un panel informativo sobre la configuración de las líneas 6 y 10 y sus andenes en Príncipe Pío. Archivo CRTM.

Página 19. Arriba. Montaje del escudo frontal de la tuneladora Lovat (1996) Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.

Página 19. Abajo. Prolongación del andén de Línea 10 sentido plaza de España en la estación de Principe Pío (1997) Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.

Página 20. Izquierda. Detalle de la galería del llamado túnel sur (1997)) Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.

Página 20. Derecha. Salida al exterior del pozo de bombeo y de la salida de emergencia del túnel norte en el Reservado de la Casa de Campo. Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Página 21. Arriba. Detalle del túnel de L10 entre Plaza de España y Lago en 2013. Archivo CRTM

Página 21 Abajo. Túnel entre Plaza de España y Lago durante las obras de construcción del Suburbano en 1951. Colección César Mohedas.

Página 22 Plano de detalle de la ubicación del telescopio de separación de túneles de la L10 en la zona del Escenario Puerta del Ángel en 1997. Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.

Página 23 Arriba. Orto imágenes de la zona del Escenario Puerta del Angel en los años ochenta y en la actualidad. Portal web Nomecalles de la Comunidad de Madrid.

Página 23 Abajo. Vista panorámica de Madrid desde la explanada del Escenario Puerta del Angel (2023) Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Página 24 Arriba. Folleto informativo de la apertura de Príncipe Pío editado por el CRTM en 1996.

Página 24 Abajo. Ilustración de un coche 300 primera serie con la librea original de 1961 con colores rojo-crema. Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Página 25 Esquema de la disposición de los túneles de metro Cercanías entre Lago y Plaza de España en 2024. Colección Miguel A. Delgado, archivo CRTM.

Contraportada. Ilustración incluida en el folleto de inauguración del F.C. Suburbano. Ministerio de Obras Públicas. Colección Miguel Angel Delgado (CRTM)



unimos Personas



Tu sistema de transportes



Comunidad de Madrid