



EL GRAN
MADRID



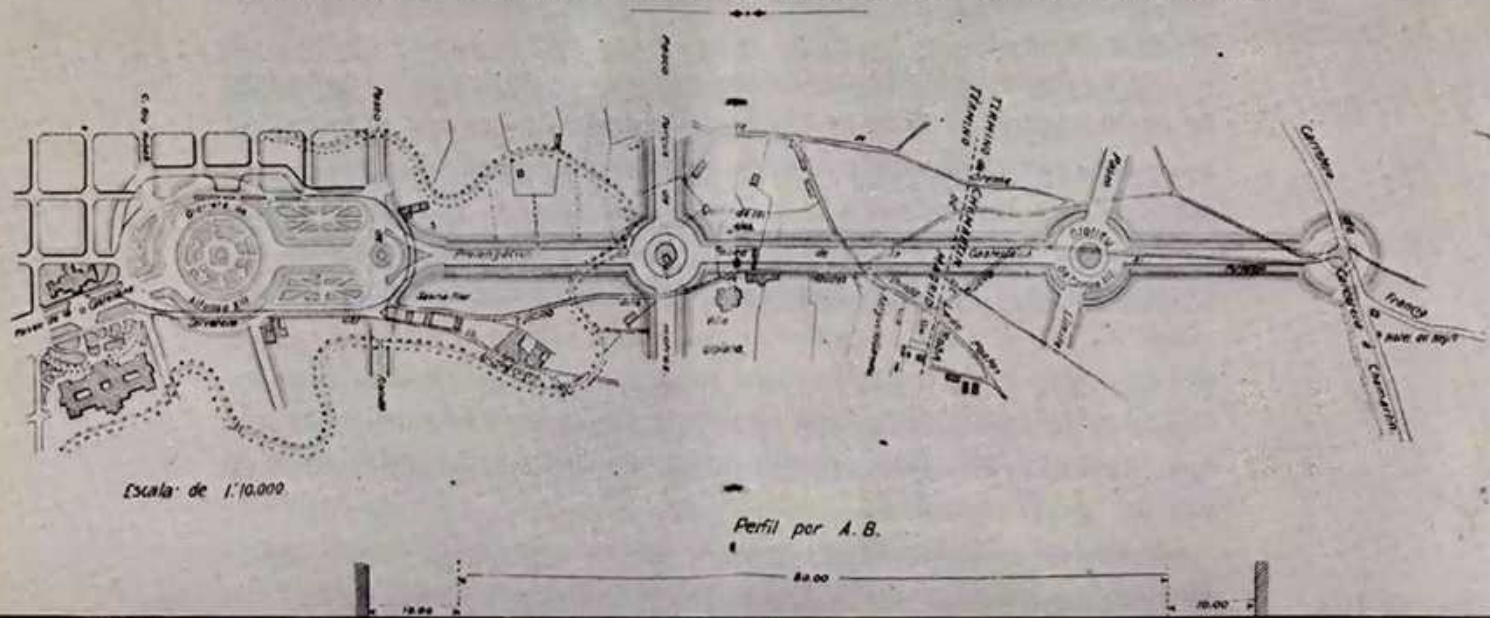
JCBB

EL GRAN MADRID

DEL CONCURSO INTERNACIONAL DE 1929 A LA
POSGUERRA

**PROPUESTA DE EXTENSIÓN DE
MADRID, POR EL PASEO DE LA
CASTELLANA (1915-1916), DE
PEDRO NÚÑEZ GRANÉS.**

PROYECTO PARA LA PROLONGACION DEL PASEO DE LA CASTELLANA



El plano de la imagen es el **Proyecto para la prolongación del Paseo de la Castellana**, diseñado por el ingeniero Pedro Núñez Granés en 1916.

Pedro Núñez Granés, ingeniero director de Vías Públicas de Madrid, firmó este proyecto en 1916.

El plano formaba parte de un proyecto más amplio para la urbanización del extrarradio de Madrid, una iniciativa clave a principios del siglo XX para el crecimiento ordenado de la ciudad.

El documento, publicado en la revista *La Construcción Moderna*, muestra un diseño detallado para extender el Paseo de la Castellana hacia el norte, más allá de donde terminaba en aquella época (cerca de la actual Plaza de San Juan de la Cruz).

Núñez Granés también fue el autor del fundamental "Plano de Madrid y su término municipal" de 1910/1911, que sirvió de base para la planificación urbana posterior y que diferenciaba el casco antiguo, el ensanche de Castro y el extrarradio.

Aunque el proyecto inicial de Núñez Granés no se ejecutó tal cual, sentó las bases para la prolongación que se llevaría a cabo décadas después, especialmente con el Plan General de Ordenación Urbana de 1941 (Plan Bigador), que consolidó el eje norte-sur de la ciudad.

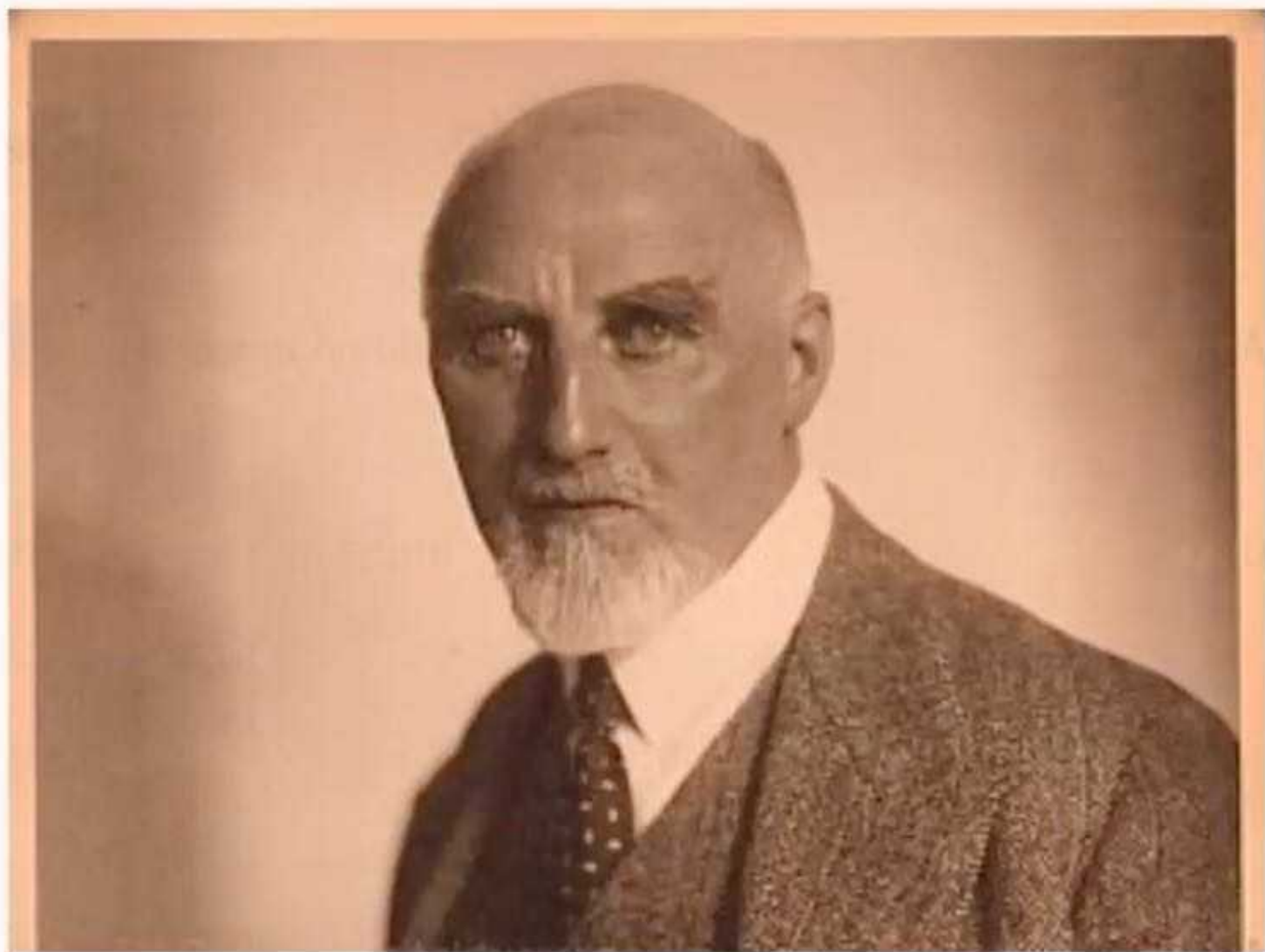
SECUNDINO ZUAZO



SECUNDINO ZUAZO

Secundino Zuazo Ugalde, un arquitecto y urbanista español. Nacido en Bilbao en 1887 y fallecido en Madrid en 1970. Completó sus estudios de arquitectura en Madrid en 1912 y residió allí desde entonces. Es conocido por obras notables como la **Casa de las Flores y los Nuevos Ministerios**. Trabajó inicialmente en el estudio del arquitecto **Antonio Palacios Ramilo**.

HERMANN JANSEN



HERMANN JANSEN

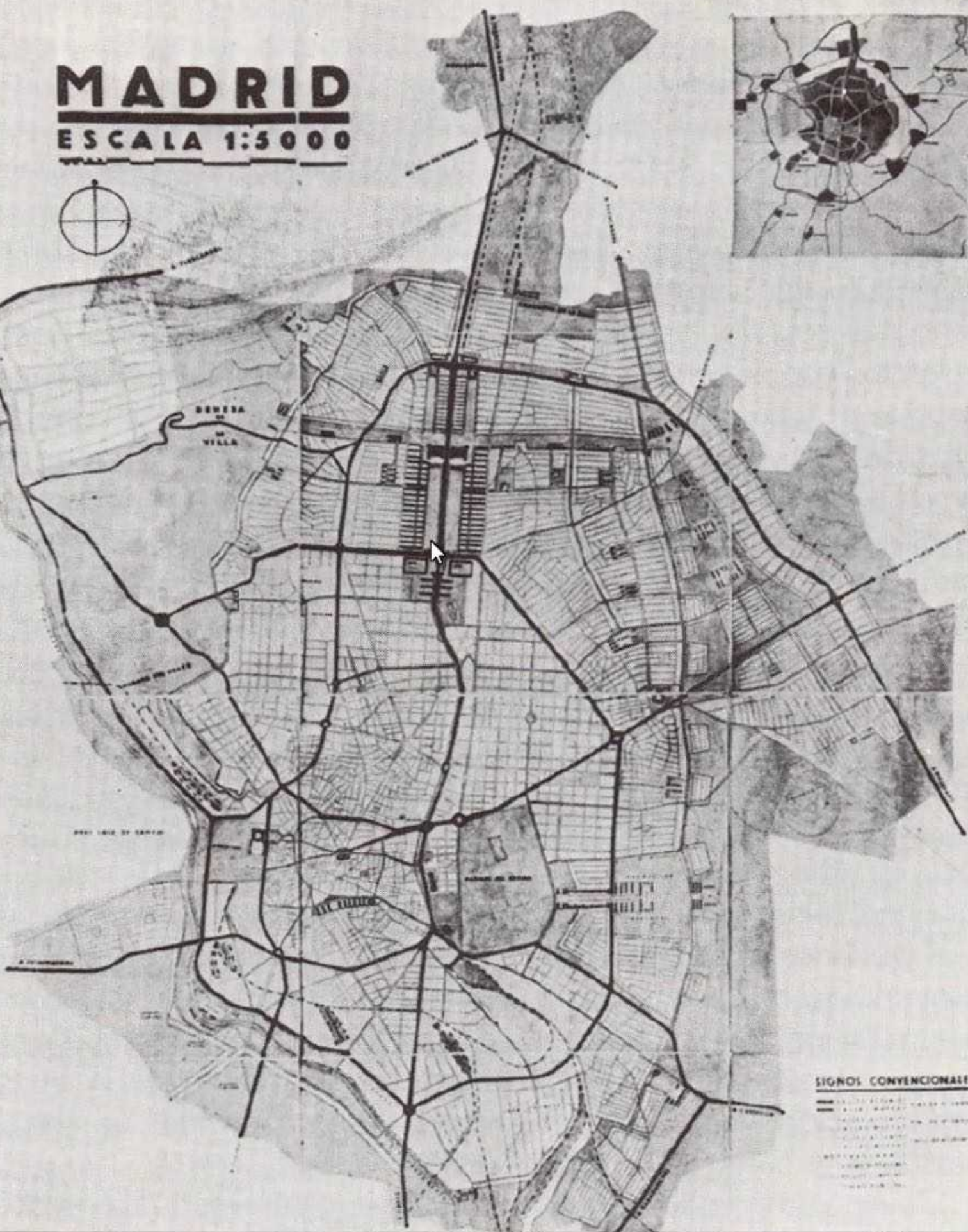
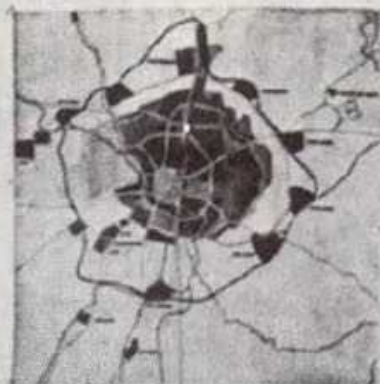
Hermann Jansen (Aquisgrán, 28 de mayo de 1869 - Berlín, 20 de febrero de 1945) fue un arquitecto alemán, urbanista y profesor universitario.

En 1929 el Ayuntamiento de Madrid convoca un concurso internacional para redactar un plan de extensión de la capital, que incluía un avance de un Plan comarcal de Madrid. Enterado de ello, Jansen llama al, por entonces joven García Mercadal, que hacía poco tiempo había sido discípulo suyo en Berlín, preguntándole por un arquitecto de prestigio que fuera su colaborador en Madrid, y Mercadal le dio el nombre de **Secundino Zuazo**, con el que estaba trabajando por entonces. Aunque el plan Zuazo-Jansen recibió una alta consideración del jurado, no fue premiado. Sin embargo, alguna de las propuestas se realizaron al cabo del tiempo, como la prolongación de la Castellana y el túnel ferroviario norte-sur (el que fue llamado el túnel de la risa por los madrileños).

**SU PROPUESTA APUESTA
DECIDIDAMENTE POR LA
PROLONGACIÓN DE LA
CASTELLANA COMO
FUTURO EJE ARTICULADOR DEL
DESARROLLO URBANO
DE LA VILLA**

MADRID

ESCALA 1:5000



SIGNOS CONVENCIONALES

—	Carretera nacional
—	Carretera provincial
—	Carretera municipal
—	Carretera de ferrocarril
—	Carretera de ferrocarril de ancho métrico
—	Carretera de ferrocarril de ancho ibérico
—	Carretera de ferrocarril de ancho mixto
—	Carretera de ferrocarril de ancho europeo
—	Carretera de ferrocarril de ancho ruso
—	Carretera de ferrocarril de ancho chino
—	Carretera de ferrocarril de ancho japonés
—	Carretera de ferrocarril de ancho indio
—	Carretera de ferrocarril de ancho australiano
—	Carretera de ferrocarril de ancho americano
—	Carretera de ferrocarril de ancho africano
—	Carretera de ferrocarril de ancho asiático
—	Carretera de ferrocarril de ancho oceánico
—	Carretera de ferrocarril de ancho antártico

Secundino Zuazo y Hermann Jansen. Vías de tráfico del «Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid». 1929-1930.

"Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid", también conocido como el Plan Zuazo-Jansen.

El plan fue diseñado por los arquitectos Secundino Zuazo y Hermann Jansen entre 1929 y 1930.

Presenta un plano urbano a escala 1:5000, enfocado en las vías de tráfico y la expansión de la ciudad.

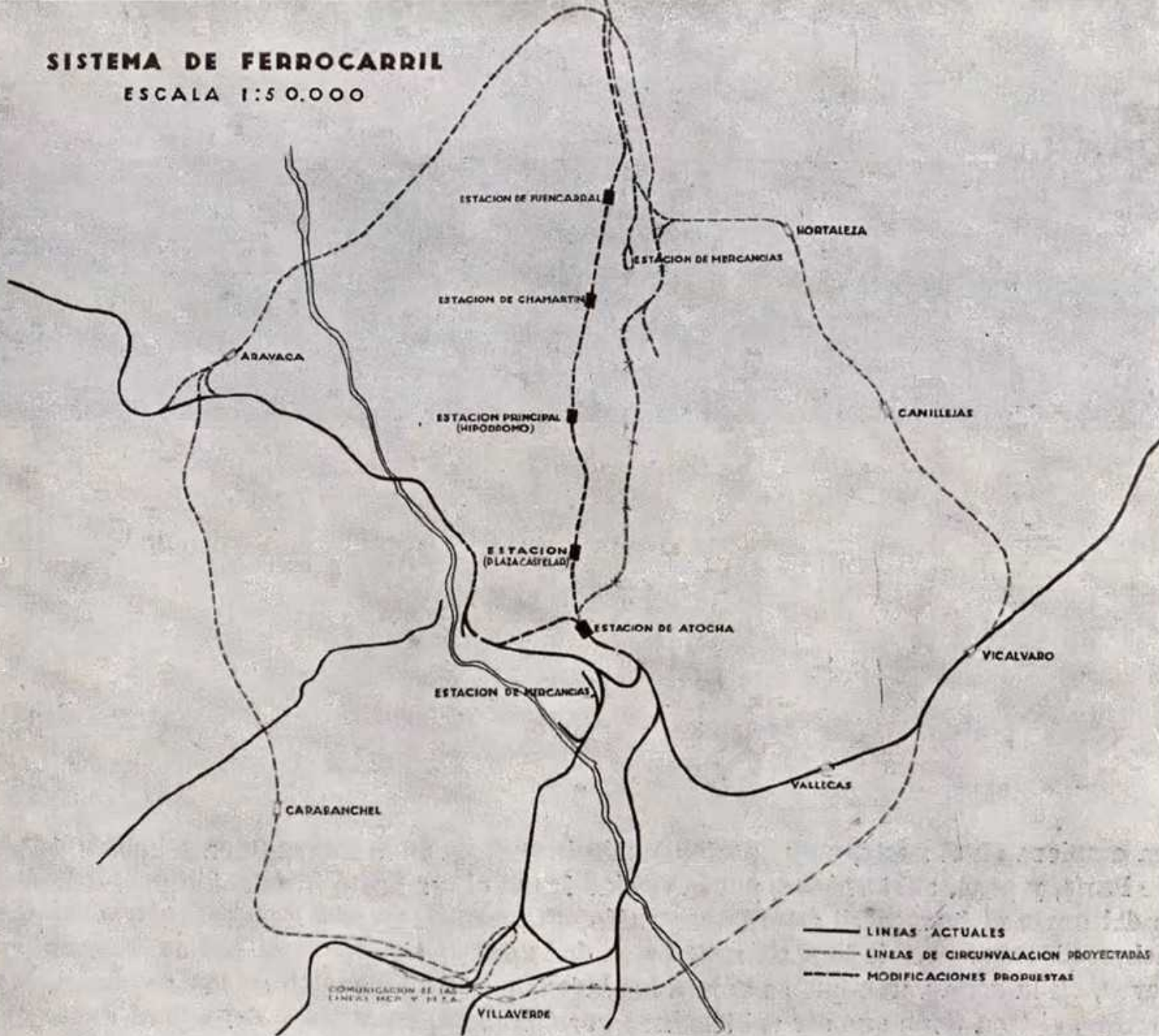
El plano general de Madrid es históricamente irregular debido a su crecimiento no planificado en el pasado.

El plan contribuyó al desarrollo urbanístico de Madrid en el siglo XX.

**SE
COMPLEMENTA
Y REFUERZA
CON LA PUESTA EN MARCHA DE UN
PLAN DE
ENLACES FERROVIARIOS.**

SISTEMA DE FERROCARRIL

ESCALA 1:50.000



- LINEAS ACTUALES
- - - LINEAS DE CIRCUNVALACION PROYECTADAS
- · - · MODIFICACIONES PROPUESTAS

COMUNICACION DE LAS LINEAS M.C.R. Y P.T.A.

Plan Ferroviario de Madrid de 1929, también conocido como el plan de Secundino Zuazo y Hermann Jansen, o un plano relacionado con los planes de Núñez Granés de principios del siglo XX.

El plano representa:

Las líneas ferroviarias ya existentes en ese momento.

Rutas propuestas para rodear la ciudad, buscando conectar eficientemente las distintas estaciones sin pasar por el centro urbano.

Alteraciones sugeridas a la red existente.

Entre las estaciones y localizaciones mencionadas se encuentran.

Estación de Fuencarral, Estación de Chamartín, Hortaleza, Aravaca, Estación Principal (Hipódromo) , Canillejas, Estación (Plaza Castilla), Estación de Atocha, Vicálvaro, Estación de Mercancías, Carabanchel, Vallecas, Villaverde

Este tipo de documentos históricos son cruciales para entender el desarrollo urbanístico y de infraestructuras de Madrid, mostrando la evolución desde las primeras líneas hasta la red actual de Cercanías y Metro que conocemos hoy.

**PARA LA REFORMA
INTERIOR DEL
CASCO, SE INCLINAN POR LA
REDUCCIÓN DE LOS USOS
RESIDENCIALES EN FAVOR DE LOS
SERVICIOS.
SECTOR DE TIRSO
DE MOLINA**

MADRID

PLANO DE
REFORMA INTERIOR
ESCALA 1:5000



- SIGNOS CONVENCIONALES**
- VIAS DE TRAFICO
 - ALINEACION FUTURA
 - ZONA AFECTADA
 - MANZANAS ACTUALES
 - NUEVOS EDIFICIOS

Secundino Zuazo y Hermann Jansen. Plano de la Reforma Interior del «Anteproyecto del trazado viario y urbanización de

Plano de Reforma Interior de Madrid, un proyecto urbanístico histórico propuesto por los arquitectos Secundino Zuazo y Hermann Jansen.

El plan, fechado alrededor de 1929, buscaba la remodelación y mejora de la infraestructura urbana del centro de Madrid.

Proponía una reconfiguración significativa del trazado viario, incluyendo la creación de grandes avenidas y plazas.

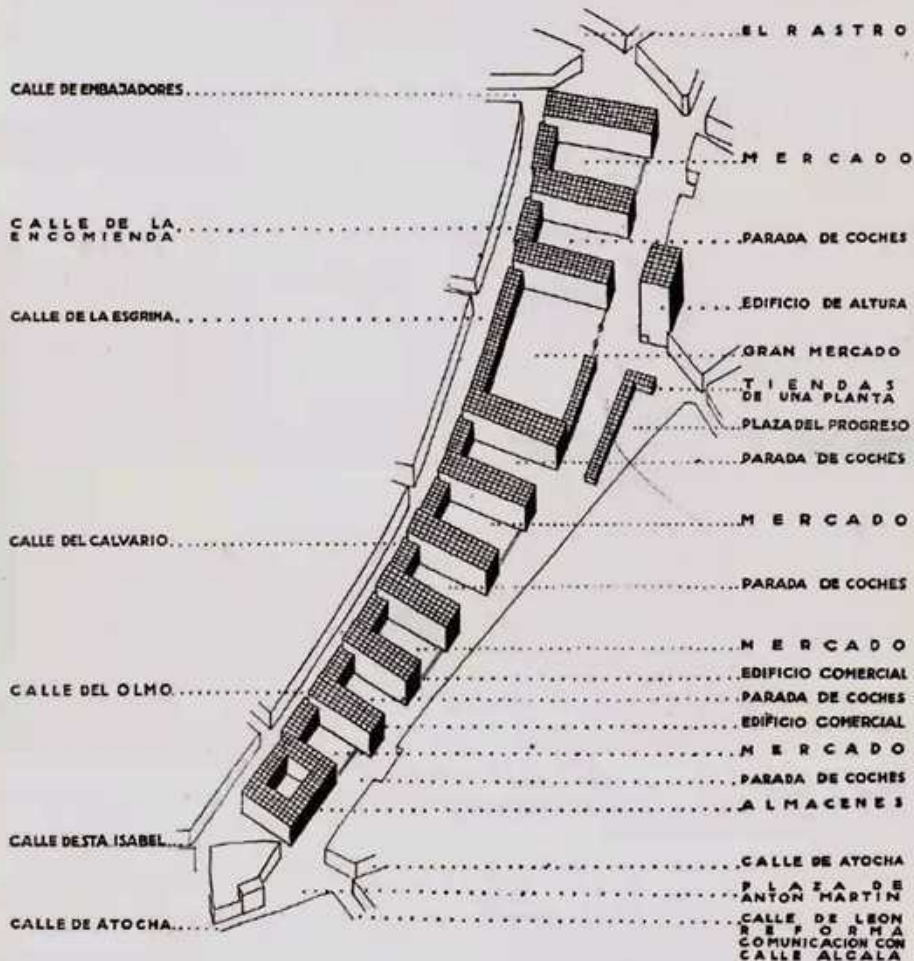
Entre las ideas destacadas estaba una gran avenida que conectaría la Catedral de la Almudena con la Plaza Mayor, salvando desniveles con escaleras.

El proyecto fue recibido con interés, pero finalmente no se llevó a cabo debido al enorme impacto sobre la ciudad y el gigantesco presupuesto necesario

EL RASTRO Y LA PLAZA DEL

PROGRESO

GRAN CONJUNTO DE MERCADOS Y EDIFICIOS COMERCIALES



MADRID

REFORMA INTERIOR
ZONA NORTE

Relieve interior en Alcorcón, Barco Sur.

Secundario Zuazo y Hermanos Jarama. Planos de la Reforma Interior Zona Norte del Anegamiento del mercado viejo y urbanización de Madrid, 1929-1930.

SECTOR DE FUENCARRAL-HORTALEZA

"Anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid" realizado por Secundino Zuazo y Hermann Jansen entre 1929 y 1930. Estos documentos detallan propuestas para la reforma interior de la ciudad, incluyendo un "gran conjunto de mercados y edificios comerciales" en la zona de El Rastro y la Plaza del Progreso (actualmente Plaza de Tirso de Molina).

Secundino Zuazo y Hermann Jansen, arquitectos y urbanistas que colaboraron en el concurso para la Ordenación del Extrarradio de Madrid convocado en 1930, donde su proyecto fue uno de los primeros clasificados.

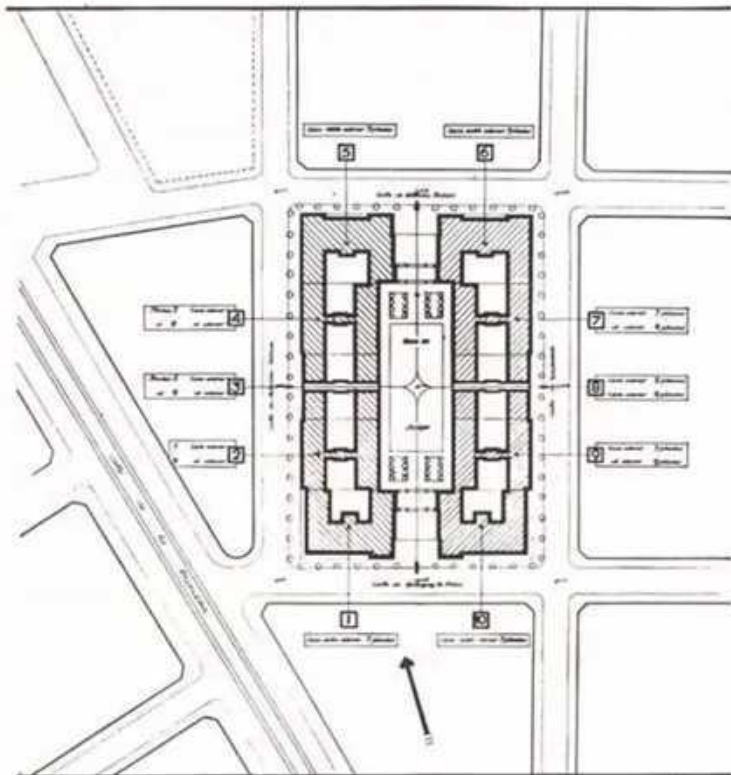
El plan buscaba modernizar y sanear zonas del casco histórico de Madrid, como El Rastro, que en aquella época era un barrio concurrido pero desordenado y con problemas de higiene.

Los planos se centran en el área comprendida entre las calles de Embajadores, de la Esgrima, del Calvario, del Olmo, de Santa Isabel y de Atocha.

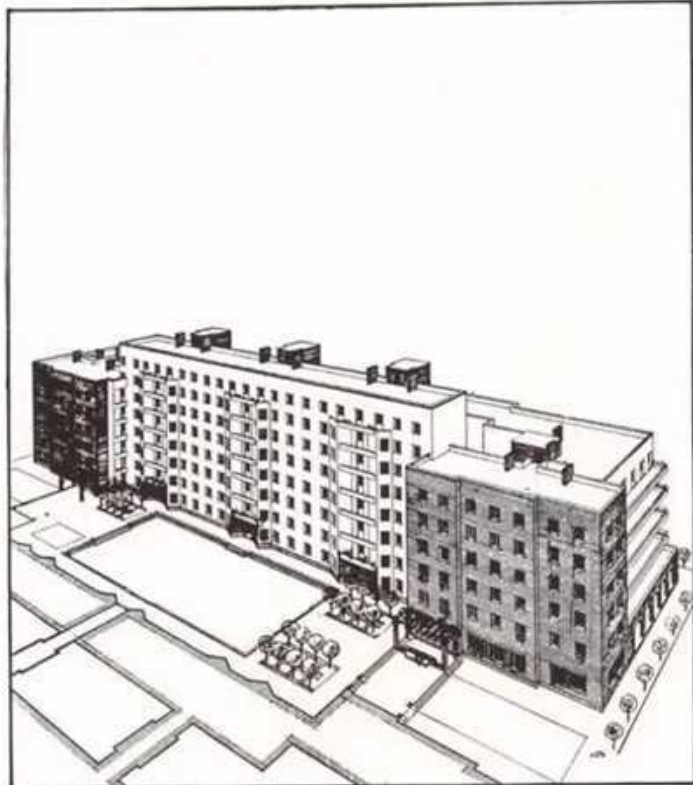
El diseño contemplaba la creación de una serie de edificios comerciales y mercados organizados con "paradas de coches", integrándolos en una red viaria planificada. Se proponía un "gran mercado de una planta" en la Plaza del Progreso.

Este anteproyecto fue un documento fundamental en la planificación urbana moderna de Madrid, aunque muchas de sus propuestas no se llevaron a cabo tal cual se diseñaron.

**LA URBANIZACIÓN DEL
EXTRARRADIO Y DE LOS SOLARES
PENDIENTES DEL ENSANCHE,
TIENDE A EVITAR LA ESPECULACIÓN
Y LA DEGRADACIÓN DE LAS
CONDICIONES HIGIÉNICAS.**



Parcelación que se propone para el ensanche.



Perspectiva del espacio libre.

Las imágenes muestran planos y una perspectiva del **Grupo de 400 viviendas económicas**, un proyecto de vivienda social de 1934 ubicado en Madrid, España.

El proyecto, promovido por la Junta de Reconstrucción de Madrid, fue diseñado por los arquitectos **Fernando Tabuena y Francisco Dinís** y representó una propuesta innovadora para la parcelación del ensanche, buscando mejorar la calidad de vida a través de espacios libres y ventilación en un contexto de crecimiento urbano.

El plano (izquierda) detalla la distribución de los bloques de viviendas dentro de una cuadrícula urbana, mostrando una configuración de "manzana abierta" con patios interiores y espacios públicos circundantes.

La imagen de la derecha ilustra una vista tridimensional del complejo construido, destacando los amplios espacios abiertos entre los edificios, un enfoque que se apartaba del modelo tradicional de manzanas cerradas del ensanche.

Este diseño fue significativo en la arquitectura española de principios del siglo XX por su enfoque en la higiene, la luz y la creación de espacios comunitarios dentro de proyectos de vivienda asequible.

LA CASA DE LAS FLORES



Casa de las Flores en Madrid. Es un bloque de viviendas emblemático de la arquitectura racionalista de la primera mitad del siglo XX en España, diseñado por el arquitecto **Secundino Zuazo** en 1931.

Se encuentra en el distrito de Chamberí, en la esquina de las calles Hilarión Eslava y Rodríguez San Pedro.

A diferencia de las manzanas cerradas tradicionales, Zuazo diseñó el edificio alrededor de tres grandes patios interiores ajardinados, abiertos al exterior, para permitir una mejor ventilación, luz y vida comunitaria.

Recibió su nombre popular debido a los amplios corredores y balcones, originalmente pensados para que los residentes colgaran macetas y flores, creando un oasis vegetal urbano.

El edificio fue declarado monumento nacional en 1981.

Entre sus vecinos más conocidos se encuentran el poeta chileno **Pablo Neruda** (quien vivió allí desde 1934), el premio Nobel **Severo Ochoa** y el novelista **Rómulo Gallegos**. Un monumento en la fachada de la planta baja recuerda el paso de Neruda con una frase suya: "Mi casa era la llamada Casa de las Flores".

LA GRAN VÍA

LAS OBRAS DE LA GRAN VIA DE MADRID



Vista panorámica del terreno que ha de ocupar el primer trozo de la Gran Vía y estado actual de las obras de demolición, en su aspecto desde la calle de Alcalá



Las obras de la Gran Vía vistas desde la calle de Hortaleza

Ya pueden darse idea los madrileños de la anchura que alcanzará la Gran Vía proyectada. Los derrubios de las edificaciones comprendidas en el primer trozo marcado lo que la da por esa arteria de comunicación que con tanta necesidad demanda la capital de España. Las obras van muy adelantadas y ya han costado hasta poco de dinero al Ayuntamiento: desde el 15 de Marzo, en que comenzaron las obras por la casa del párroco de San José; hasta la fecha, van compradas 17 casas, por las que el Municipio ha pagado 9.900.305 pesetas, siendo la que más ha costado la señalada con el número 2 en la calle del Clavel, por la cual ha percibido su propietario 109.000 duros. No será esta línea, sin embargo, la que más dinero costará empezar en este primer trozo de la Gran Vía, sino el palacio de Santa Coloma sito en la calle Hortaleza, y eso que no poseedor el actual conde de aquel título entregó al Concejo todo el clase de facilidades para hacer el su acuerdo sobre su gestión. El convento y la iglesia de las Niñas de Leguán sito en la calle de la Hiena también serán demolidos, pero hasta ahora continúan en pie, como señalada alerta en medio de espacioso terreno, por dificultades que existen para derribarlos.



Los derrubios vistos desde la calle de la Reina FOTA N. W. P. G. G. G. G.



ARVIN

HOTEL IMPERADOR

HOTEL IMPERADOR

Ya desde mediados del siglo XIX se venía pensando en la apertura de una vía que comunicara el noroeste y el centro de la ciudad y facilitara el tránsito por el entramado de callejuelas que conformaban el centro histórico de la ciudad, abriéndolas así hacia el ensanche proyectado por Carlos María de Castro. En 1862, tras la reforma de la Puerta del Sol realizada cinco años antes y la posterior prolongación de la calle Preciados hasta la zona de la actual plaza del Callao, la Junta Consultiva de Policía y Ornato del Ayuntamiento elaboró un primer proyecto consistente en la prolongación de la citada calle hasta la plaza de San Marcial, donde actualmente se encuentra la plaza de España, para lo que, entre 1862 y 1868 se crea la plaza del Callao. El plan, para el que se expropiaron más de treinta solares y que contemplaba la creación de una vía de 13 m de ancho, no llegó a realizarse.

El 3 de marzo de 1886 se aprobó el *Proyecto de prolongación de la calle Preciados, describiendo una gran avenida transversal este-oeste entre la calle de Alcalá y la plaza de San Marcial*, obra del arquitecto Carlos Velasco, que ofrecía tres alternativas para unir la calle de Alcalá, desde la iglesia de San José, con la actual plaza de España. El proyecto presentaba una avenida de 25 o 30 m de ancho con glorietas en los cruces con las calles más importantes. Este proyecto fue el origen de la zarzuela *La Gran Vía*, con música de Federico Chueca y libreto de Felipe Pérez y González.

El proyecto tampoco se llevó a cabo por la oposición los vecinos, la falta de presupuesto y la muerte de Velasco en 1888. Como dato curioso, aunque ya presente en otras calles similares de ciudades europeas, se puede señalar que Velasco propuso pavimentar la calzada con madera.

En 1897 los arquitectos municipales **José López Sallaberry** (autor también del proyecto y construcción del Edificio Blanco y Negro en la calle de Serrano, 61) y **Francisco Andrés Octavio Palacios** (autor del proyecto y construcción del Asilo de la Paloma, actualmente Instituto Virgen de la Paloma, en la Dehesa de la Villa) fueron encargados de hacer un nuevo proyecto y en 1899 presentaron su *Proyecto de reforma de prolongación de la calle de Preciados y enlace de la plaza del Callao con la calle de Alcalá*. Los herederos de Velasco les acusaron de copiar el proyecto de este, pero la acusación fue desestimada, aprobándose el nuevo

plan el 2 de julio de 1901. En él se proponía la de la obra dividiéndola en tres tramos: *Avenida A* (534 m), desde la plaza de san Marcial (actual calle de los Reyes) hasta la del Callao; el *Bulevar*(409 m), desde Callao hasta la Red de San Luis y *Avenida B*(417 m), desde la Red de San Luis hasta la calle de Alcalá. La longitud total sería de 1316 m y el ancho de 25 m, salvo el bulevar que tendría 35 m.

Comenzaba así la que se convertiría en una de las mayores intervenciones urbanísticas del Madrid de la época. Con ella se lograría, según constaba en el proyecto, la comunicación directa entre los barrios de Argüelles y Salamanca; la descongestión de la Puerta del Sol; la desaparición de todo un cúmulo de calles estrechas y antihigiénicas y un más cómodo enlace entre las estaciones del Mediodía y del Norte. Aunque el proyecto de obras fue aprobado el 21 de agosto de 1904, los trabajos no comenzaron de inmediato debido a la oposición de los vecinos y comerciantes de la zona y a las dificultades financieras, ya que se demolieron más de 310 casas y tuvieron que expropiarse 30 solares. En tres subastas sucesivas de obras, en 1905, 1906 y 1908, no hubo ningún postor, hasta que en 1909 se adjudicaron al banquero francés Martín Albert Silver por 29 millones de pesetas, firmándose la escritura el 19 de febrero de 1910 por el alcalde de la ciudad, José Francos Rodríguez.

Las obras comenzaron por fin el 4 de abril de 1910 (después de unos largos años pensando en cómo hacerla), con la presencia del alcalde, José Francos Rodríguez, el presidente del gobierno, José Canalejas, y la familia real encabezada por el rey Alfonso XIII.

El proyecto de construcción contemplaba la demolición de gran cantidad de caserío, incluyendo varias iglesias, y la desaparición o transformación de numerosas calles. El área afectada sería de 142647,03 m², que incluían 358 fincas y 48 calles, construyéndose 32 manzanas nuevas.

Siguiendo el plan propuesto por **Sallaberry y Octavio**, la construcción se llevó a cabo en tres etapas:

El primer tramo, entre la calle de Alcalá y la de Montera se realizó entre 1910 y 1915. El 28 de marzo de 1917 se comunicó oficialmente que las obras estaban acabadas, aunque la entrega

definitiva se produjo el 18 de julio de 1924. Denominada en el proyecto *Avenida B*, recibió el nombre de **calle del Conde de Peñalver**, en homenaje al alcalde que firmó el comienzo de las obras (hoy en día esta denominación corresponde a otra calle de la ciudad).

El segundo tramo, «el Bulevar», entre la Red de San Luis y Callao, se realizó en los siguientes cuatro años, entre 1917 y 1922, aunque la entrega definitiva de obras fue el 20 de agosto de 1927. Se denominó avenida de **Pi y Margall**, en recuerdo del que fuera presidente de la Primera República Española.

El tercer tramo, estaba previsto que siguiera en la dirección de la calle Jacometrezo, hacia la cuesta de San Vicente, en prolongación casi recta con el segundo tramo, pero se cambió para empalmar con la calle de la Princesa, lo que resultó ser un acierto, así que se construyó entre la plaza de Callao y el norte de la de España; fue comenzado el 16 de febrero de 1925 y se terminó en 1929 aunque la entrega de obras fue el 22 de septiembre de 1932 y algunos edificios no se concluirían hasta después de la Guerra Civil. Se denominó en el proyecto *Avenida A*, aunque estaba pensado su nombre posterior de *calle Eduardo Dato*, en homenaje al que fuera presidente del gobierno.

**DURANTE LA SEGUNDA REPÚBLICA
SE DIO UN IMPULSO DEFINITIVO A
LA TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE
LA CIUDAD UNIVERSITARIA.**



Vista aérea histórica de la Ciudad Universitaria de Madrid durante sus etapas iniciales de construcción o reconstrucción, probablemente en la década de 1930 o 1940.

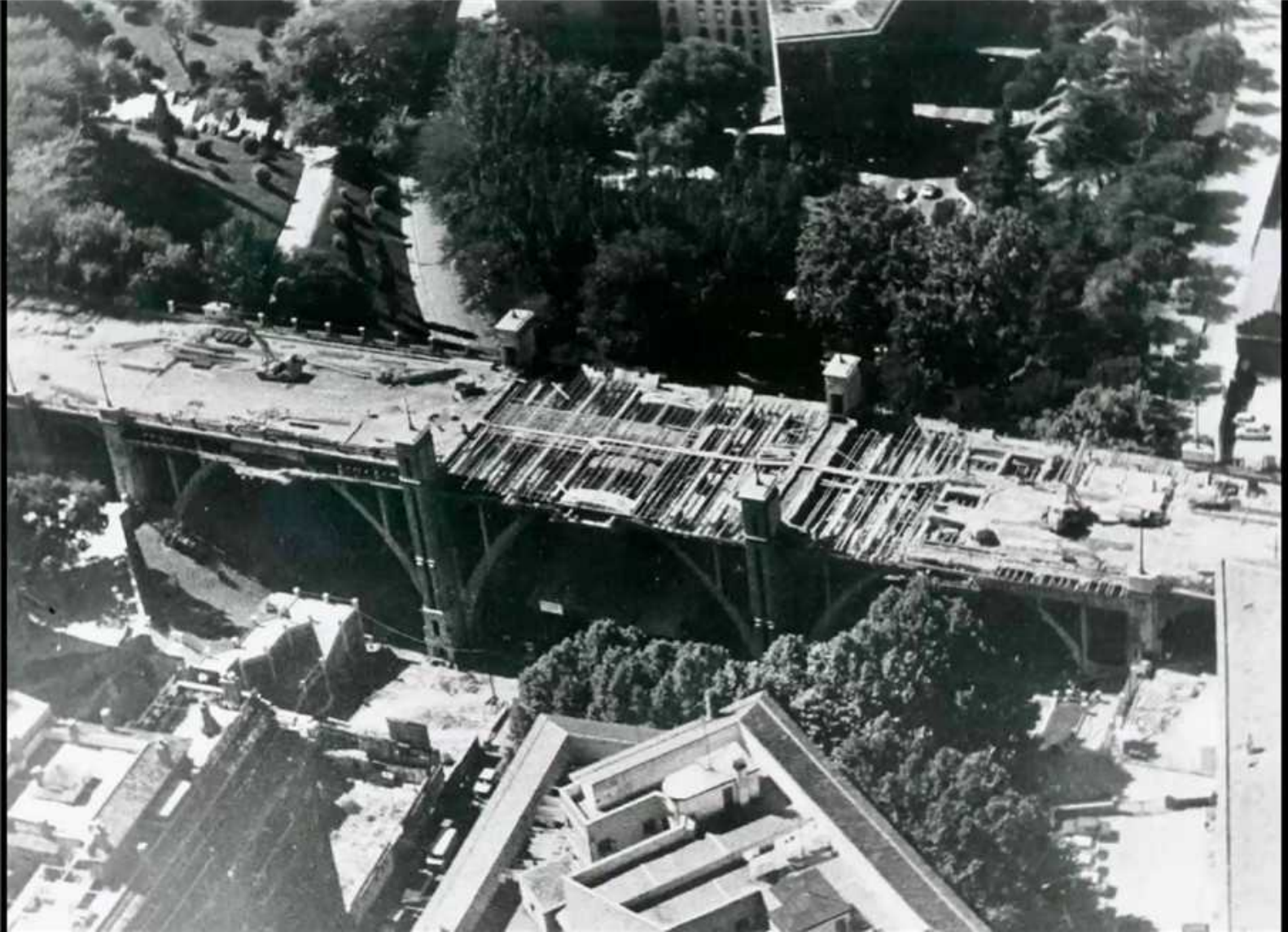
El proyecto de la Ciudad Universitaria, concebida como un campus siguiendo el modelo americano, se inició durante el reinado de Alfonso XIII mediante un Real Decreto en mayo de 1927.

En la imagen se aprecian varios edificios ya erigidos, pero el paisaje circundante muestra un terreno en desarrollo, con caminos de tierra y escasa vegetación madura. La construcción se detuvo y gran parte de lo edificado quedó destruido durante la Guerra Civil española (1936-1939), ya que la zona se convirtió en un campo de batalla.

La imagen parece capturar el sitio antes de la devastación total o durante las primeras fases de la reconstrucción que tuvo lugar a partir de 1941, manteniendo los diseños originales y reinaugurándose en 1945.

Los edificios visibles son ejemplos tempranos de arquitectura moderna en España, que albergarían facultades como Farmacia, Filosofía y Letras, y la Escuela de Arquitectura.

VIADUCTO DE SEGOVIA





Viaducto de Segovia (o viaducto de la calle Bailén) en Madrid, España. Su principal función es salvar el desnivel que existe entre la calle Bailén, en la parte superior, y la calle Segovia, que pasa por debajo, conectando así la zona del Palacio Real con el barrio de Las Vistillas.

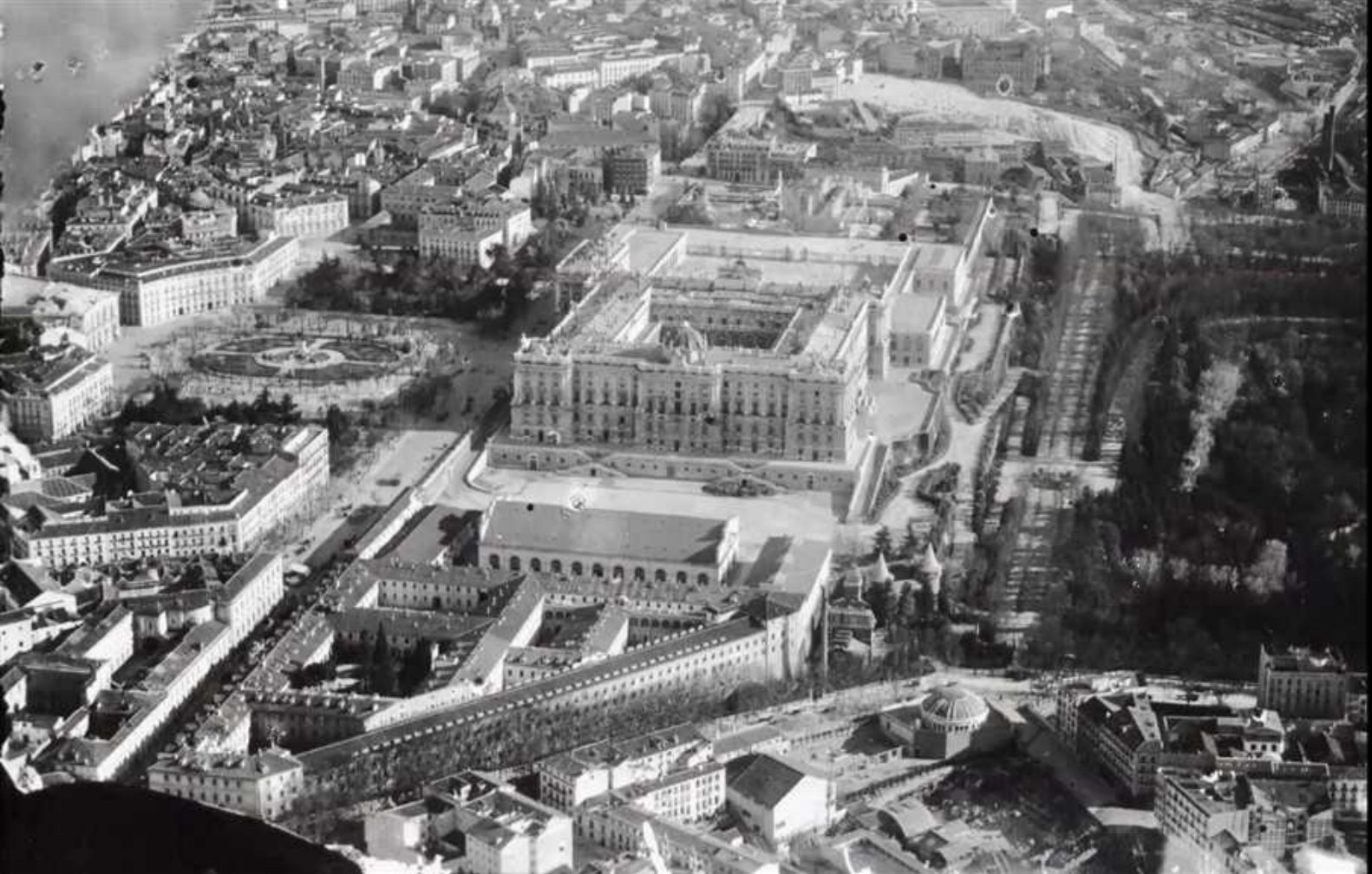
El viaducto actual es el tercero que se construye en este lugar. Fue inaugurado en 1942, sustituyendo a uno anterior de hierro y madera de 1874. Su diseño es de estilo racionalista, con tres bóvedas de 35 metros de luz construidas en hormigón armado pulido.

Alcanza una altura de aproximadamente 23 a 25 metros en su punto más elevado sobre la calle Segovia.

A lo largo de su historia, especialmente desde la construcción del primer viaducto, el lugar fue conocido trágicamente por ser un punto frecuente de suicidios en Madrid.

Debido a esta oscura historia, y para evitar más tragedias, en 1998 el Ayuntamiento de Madrid instaló pantallas transparentes de metacrilato en la barandilla superior que impiden saltar.

LAS REALES CABALLERIZAS DE SABATINI





Palacio Real de Madrid y sus alrededores en una época pasada, probablemente anterior a la década de 1950.

También conocido como Palacio de Oriente, es la residencia oficial del Rey de España, aunque los monarcas no residen allí actualmente. El edificio visible es el resultado de la reconstrucción ordenada por Felipe V tras el incendio del Real Alcázar en 1734.

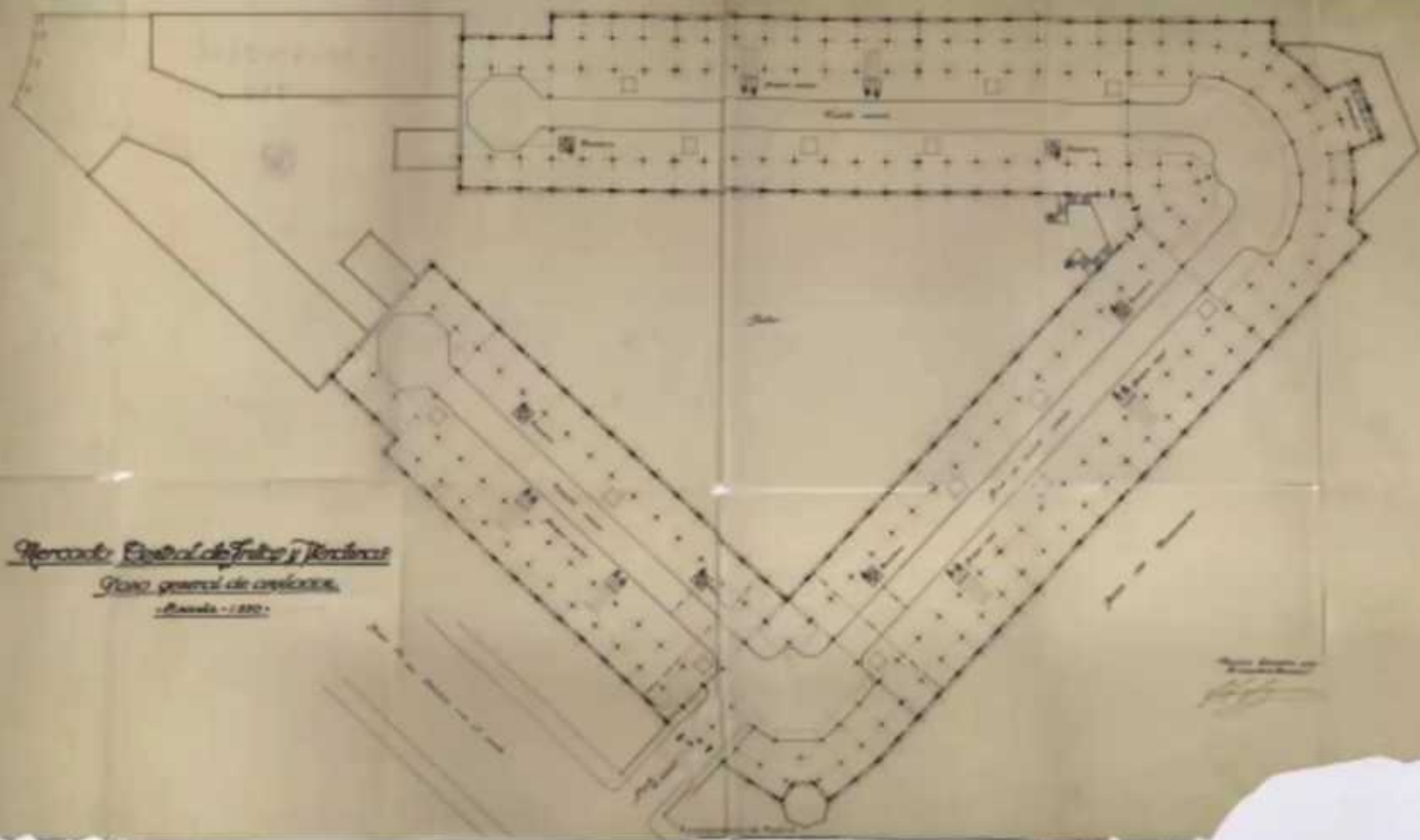
En la parte inferior de la imagen se pueden ver las **Reales Caballerizas** (que más tarde se convertirían en los Jardines de Sabatini). Estas fueron construidas por el arquitecto italiano Francisco Sabatini, quien también diseñó la Puerta de Alcalá.

La fotografía muestra un entorno urbano menos desarrollado que el actual, con áreas circundantes que aún no tenían la configuración moderna, como los mencionados Jardines de Sabatini, cuya construcción se detuvo durante la Guerra Civil Española y se retomó más tarde.

Los últimos monarcas en habitar el palacio fueron Alfonso XIII y Victoria Eugenia, hasta 1931. Actualmente, el palacio se utiliza para ceremonias oficiales y está abierto al público como museo.

**EN 1935 CONCLUYERON LAS OBRAS
DEL MERCADO CENTRAL DE FRUTAS
Y VERDURAS. TAMBIÉN SE
CONSTRUYÓ EL CENTRAL DE
PESCADOS.**

Merced: Explotación de Frutas y Verduras
Plan general de construcción.
1920.



Mercado Central de Frutas y Hortalizas
(también conocido como Mercado de Legazpi) de Madrid.

Era un mercado de abastos especializado en la distribución de verduras y hortalizas.

Estaba ubicado junto a la plaza de Legazpi, en el distrito de Arganzuela.

El plano data de 1927.

Actualmente, el edificio alberga las oficinas de la Junta Municipal del Distrito de Arganzuela.

**EL VANGUARDISTA HIPÓDROMO DE
LA ZARZUELA DE ARNICHES,
DOMINGUEZ Y TORROJA, TUVO
RESONANCIA INTERNACIONAL.**





Hipódromo de la Zarzuela en Madrid, España. Este lugar es conocido por su arquitectura distintiva, especialmente las marquesinas onduladas de las tribunas, que son visibles en la imagen.

Fue diseñado por los arquitectos **Carlos Arniches y Martín Domínguez**, con el ingeniero **Eduardo Torroja** a cargo de la innovadora estructura del techo.

La construcción comenzó en 1935, pero debido a la Guerra Civil Española, no se inauguró oficialmente hasta mayo de 1941.

El edificio es un ejemplo destacado del movimiento moderno en la arquitectura española y ha sido declarado Monumento Histórico Artístico.

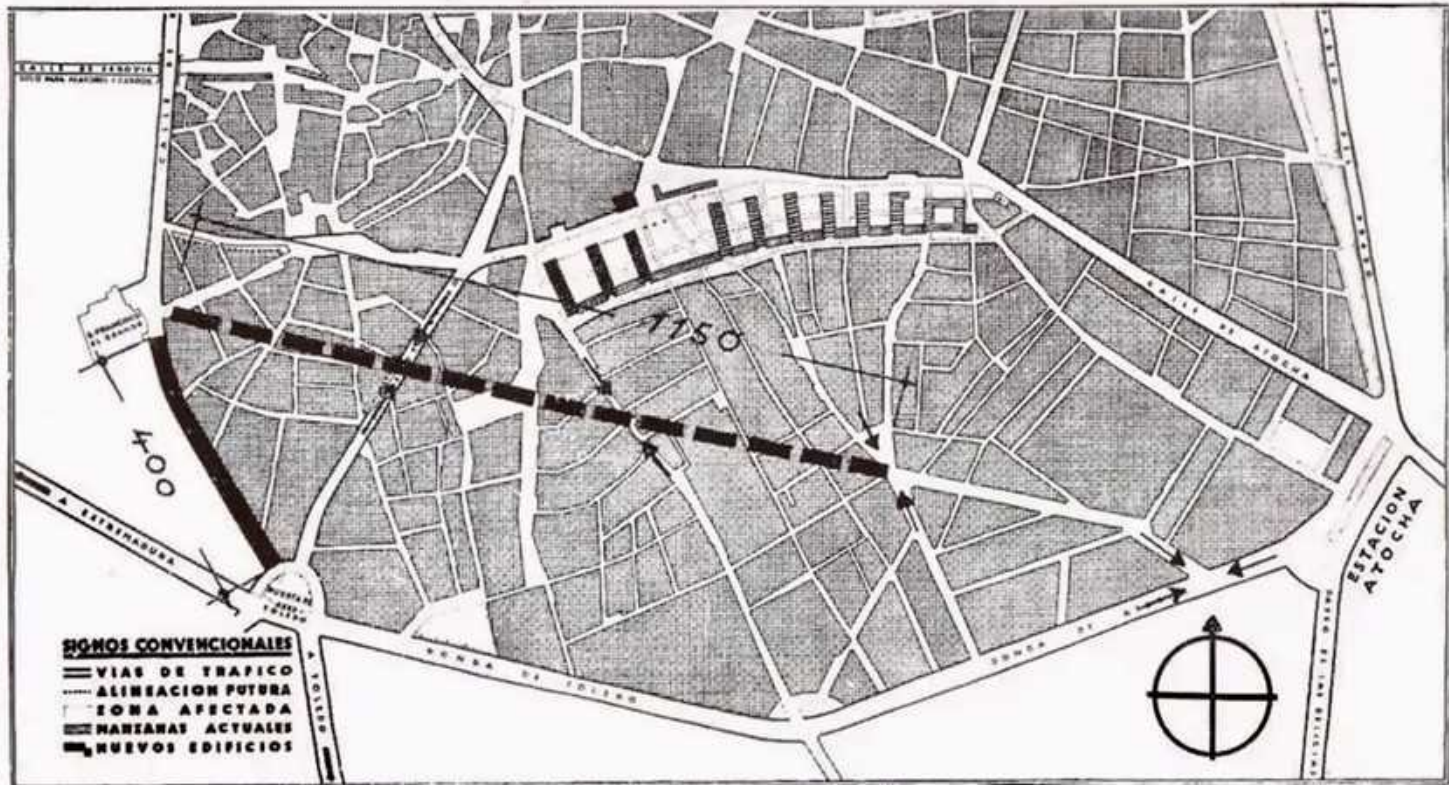
La imagen captura un momento de acción durante una carrera, con jinetes y caballos cerca de la línea de meta y una multitud de espectadores en las tribunas y barreras.

Estas carreras son parte de la historia hípica de Madrid y el hipódromo ha sido sede de eventos importantes como el Gran Premio de Madrid.

LA GRAN VÍA DE SAN FRANCISCO

MADRID

COMUNICACION. SAN FRANCISCO. ESTACION ATOCHA



Este plano histórico es parte de las propuestas de reforma interior de Madrid de la década de 1930, específicamente del proyecto del arquitecto Secundino Zuazo.

El mapa ilustra una propuesta para la comunicación entre la zona de San Francisco y la Estación de Atocha y proviene de la *Revista Arquitectura* de septiembre de 1934.

El plano se presentó en el marco del concurso para la Ordenación del Extrarradio de Madrid, convocado en 1930, en el que Zuazo fue uno de los principales clasificados.

Muestra las "Vías de Tráfico" propuestas (líneas gruesas negras) para conectar el área de San Francisco con la Estación de Atocha, atravesando el tejido urbano existente.

El plano también categoriza las áreas como "Reforma propuesta", "Reforma no conveniente" y "Nuevos puntos de peligro", indicando una evaluación crítica de las intervenciones urbanísticas.

Este tipo de planos son cruciales para entender el desarrollo urbanístico de Madrid, mostrando visiones de arquitectos e ingenieros sobre cómo debía crecer y modernizarse la ciudad en el siglo XX, a menudo en contraste con el Plan Castro de 1859 para el Ensanche.

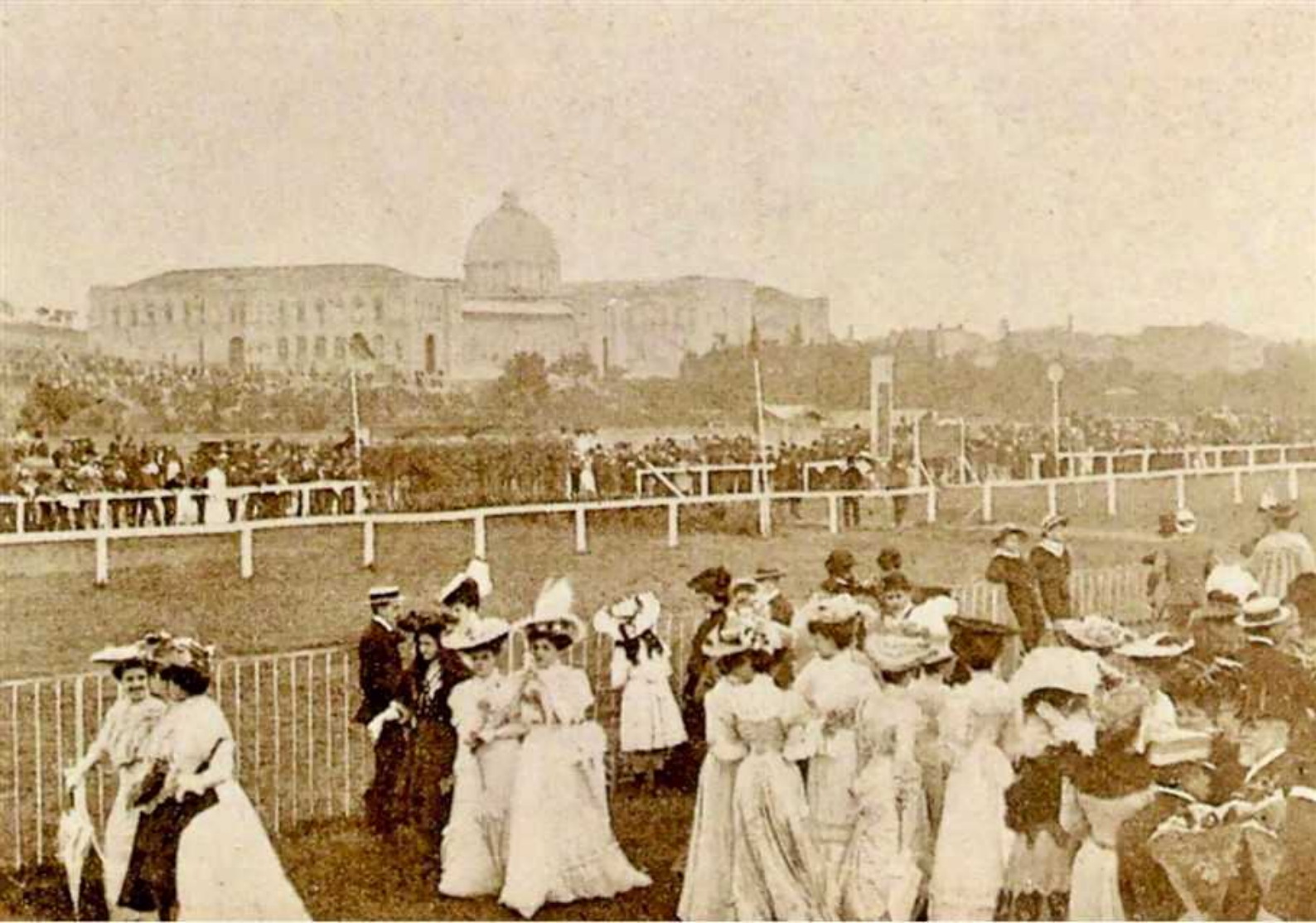
MERCADO DE LOS MOSTENSES



El antiguo mercado de los **Mostenses** se comenzó a construir, junto con el de la Cebada a mediados del siglo XIX, ocupando parte del espacio donde estuvo el Convento de **Premostratenses de San Norberto**. Fruto de una combinación de vidrio y hierro (arquitectura vitroférrica), siguió el diseño del arquitecto **Mariano Calvo Pereira**, y fue inaugurado oficialmente el día 11 de junio de 1875, de forma simultánea con el de la Cebada, obra también de Calvo Pereira pero de menores dimensiones. Cercano a la Estación del Norte se especializó en la distribución del pescado procedente de Galicia y Cantabria, junto con el Mercado del Carmen.

Fue derribado en 1925 en el proceso de construcción del tercer tramo de la Gran Vía de Madrid, a pesar de no estar incluido en las órdenes, ni molestar su planta al trazado oficial. Durante su ausencia el Mercado de Toledo le sustituyó como lugar de venta de pescado. En 1946 se construyó un nuevo mercado un poco más al norte del anterior, sobre una planta de 2.800 metros cuadrados. En el solar del antiguo mercado se construyó un edificio para el Cine Azul (que anteriormente se denominaba *cine Belusia*).

EL HIPÓDROMO DE LA CASTELLANA.



Hipódromo de la Castellana en Madrid, un lugar de encuentro social y deportivo de la alta sociedad madrileña entre finales del siglo XIX y principios del XX.

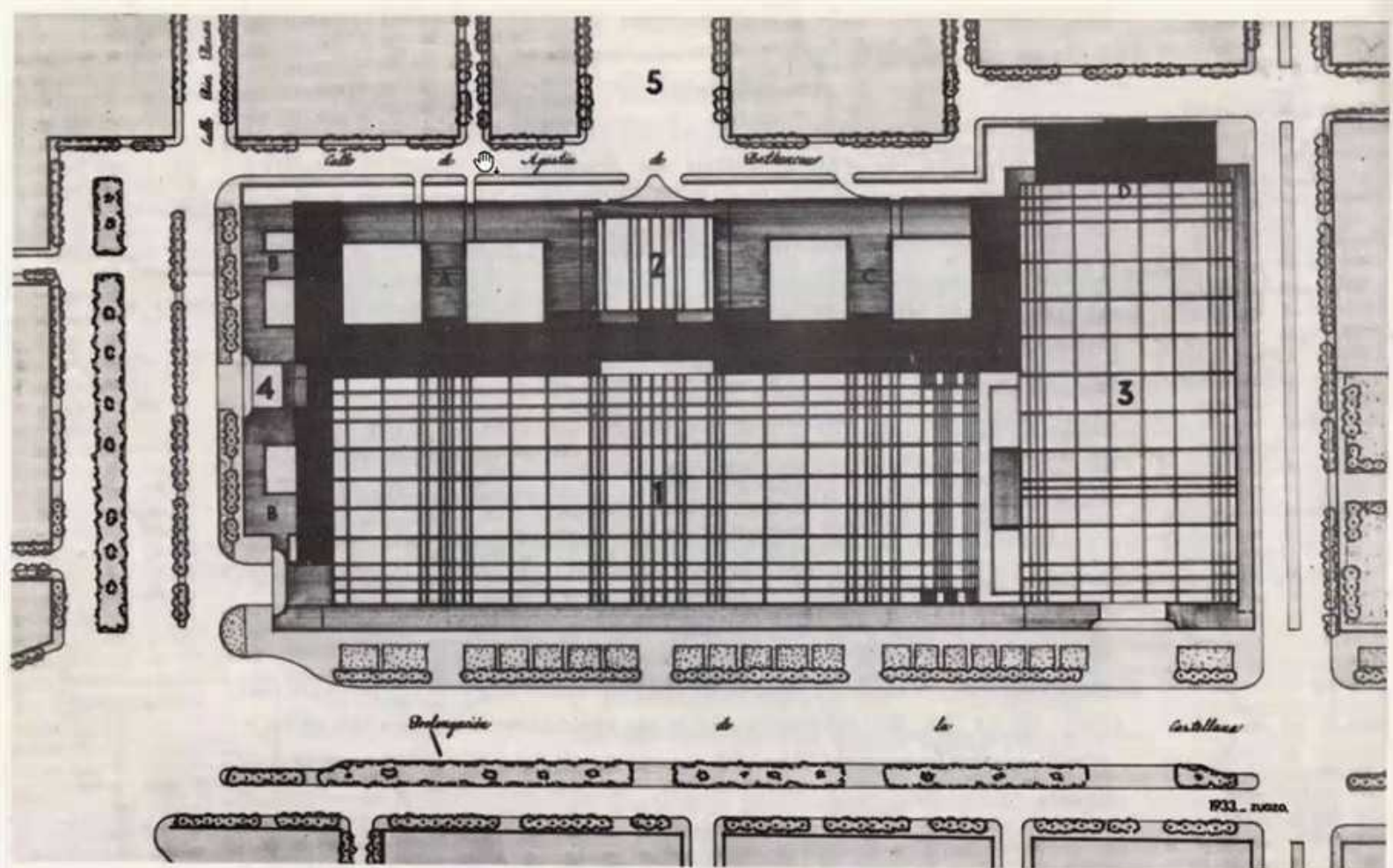
El hipódromo se inauguró el 31 de enero de 1878, coincidiendo con la boda real del Rey Alfonso XII y doña María de las Mercedes de Orleans y Borbón.

Ubicado en el actual Paseo de la Castellana, cerca de donde hoy se encuentran los Nuevos Ministerios, fue un centro social por excelencia durante las épocas de Alfonso XII y Alfonso XIII.

Más allá de las carreras de caballos, el recinto también albergó la primera competición de fútbol en España en 1902.

La instalación dejó de funcionar en 1933, siendo sustituida posteriormente por el Hipódromo de la Zarzuela, inaugurado en 1941

PLANTA DE LOS NUEVOS MINISTERIOS



Secundino Zuazo. Sistematización de los solares del Hipódromo con los nuevos edificios ministeriales y apertura de la prolongación de la Castellana. 1933.



NUEVOS MINISTERIOS
EN 1949 Y EN LA
ACTUALIDAD



La imagen muestra un plano arquitectónico del proyecto de **Secundino Zuazo** para la sistematización de los solares del Hipódromo y la apertura de la prolongación de la Castellana en Madrid, datado en 1933. El complejo gubernamental resultante se conoce como **Nuevos Ministerios**. El plano ilustra la propuesta de Zuazo para un conjunto de edificios oficiales y espacios públicos, incluyendo las plazas monumentales previstas (la Plaza de la República y la del Pueblo).

El proyecto ocupó los terrenos del antiguo Hipódromo de Madrid, en la manzana delimitada por el Paseo de la Castellana, las calles Raimundo Fernández Villaverde y Agustín de Betancourt, y la plaza de San Juan de la Cruz. **Zuazo** buscó dotar a Madrid de una estructura digna de una gran capital europea, inspirándose en la monumentalidad y la grandeza de edificios históricos como El Escorial.

El complejo destaca por su "Patio de Honor", inspirado en el claustro de Santa María della Pace de Bramante en Roma, considerado una obra maestra que combina diferentes estilos arquitectónicos.

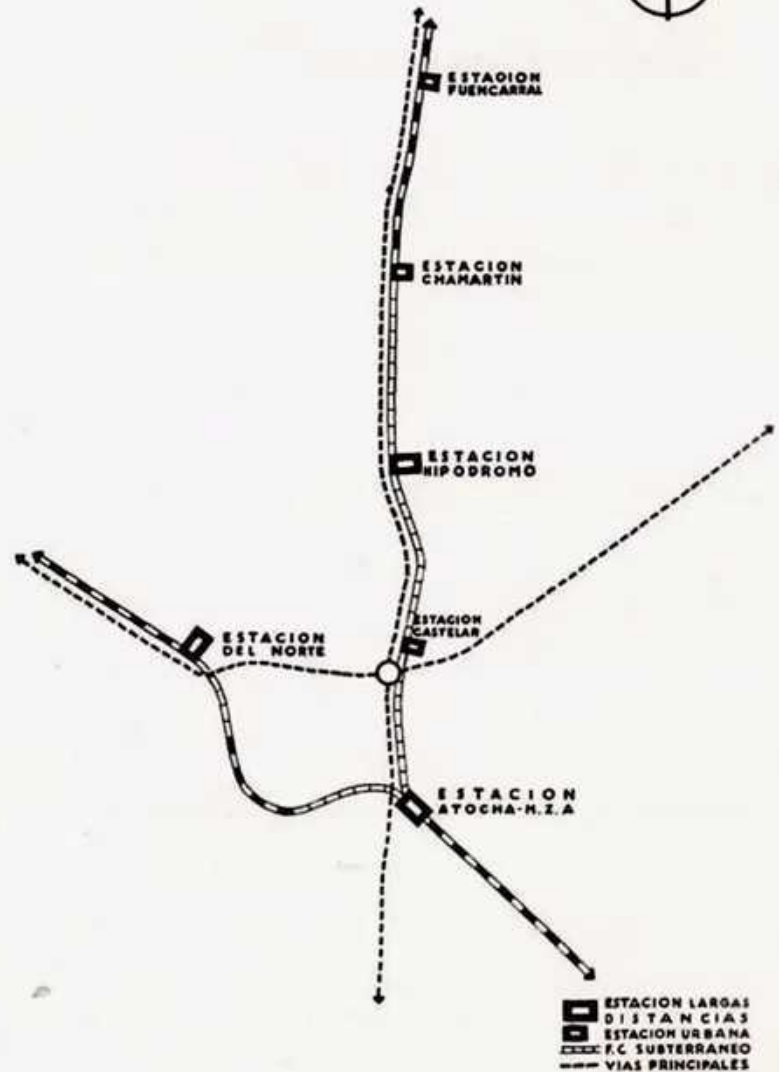
Las obras comenzaron en 1933, pero se paralizaron debido a la Guerra Civil Española. Tras la guerra, el nuevo régimen encargó la conclusión de las obras a otro equipo de profesionales, lo que llevó a la introducción de variaciones respecto al proyecto inicial de Zuazo.

Bajo la galería porticada del paseo de la Castellana se encuentra la estación subterránea abovedada más grande del mundo, con dos túneles gemelos ideados por el ingeniero Eduardo Torroja.

FERROCARRILES



EL PLAN DE ENLACES
FERROVIARIOS EN SU
CONEXIÓN SUBTERRÁNEA
CON LAS DOS GRANDES
CABECERAS DE ESTACIÓN



El plano de la imagen ilustra el histórico **Plan de Enlaces Ferroviarios de Madrid**, un proyecto clave para la infraestructura de la capital española.

El plan buscaba conectar las diferentes estaciones de ferrocarril que llegaban a Madrid, rompiendo la discontinuidad del sistema y creando una red integrada.

El proyecto fue impulsado por el ministro de Obras Públicas Indalecio Prieto en los años treinta, aunque la idea inicial fue objeto de burla, popularmente conocida como el "tubo de la risa".

La actuación más importante fue la construcción del enlace entre Las Rozas y Chamartín y el túnel ferroviario entre Atocha y la futura estación de Chamartín, que finalmente se inauguró en 1967.

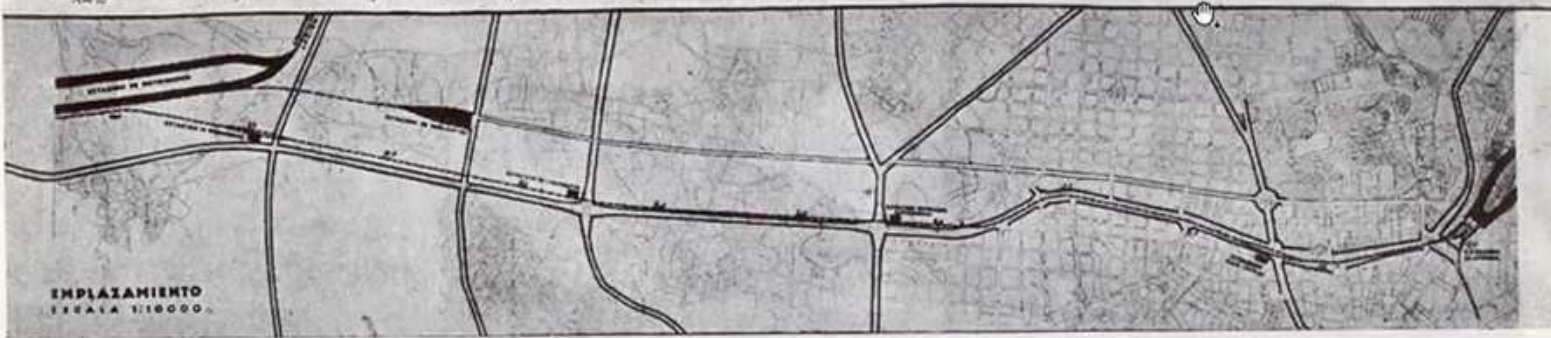
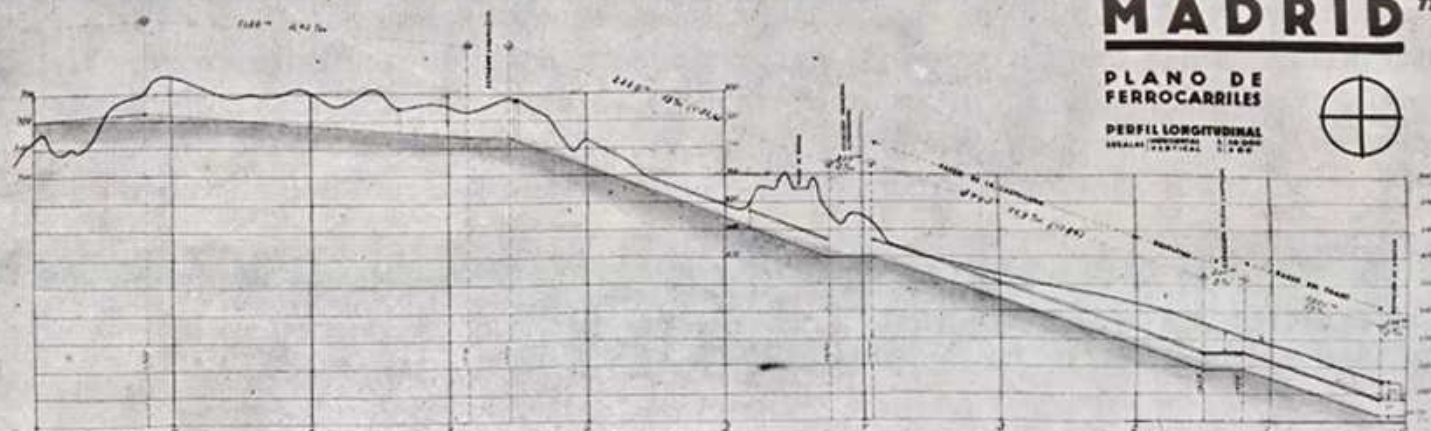
El esquema representa las vías principales (líneas continuas) y el ferrocarril subterráneo propuesto (líneas discontinuas), incluyendo estaciones intermedias como Hipódromo y Castelar, que formaban parte del contorno ferroviario de Madrid.

Este plan sentó las bases para la actual red de Cercanías Madrid, que agrupa y organiza los servicios ferroviarios de la región desde 1989.

MADRID 11117

**PLANO DE
FERROCARRILES**

PERFIL LONGITUDINAL
ESCALA VERTICAL 1:10 000



EL PERFIL DE LA CASTELLANA

El perfil de la Castellana es el título de un histórico plano que muestra el **perfil longitudinal** y el **emplazamiento propuesto para la línea de ferrocarriles urbanos de Madrid** a lo largo del Paseo de la Castellana.

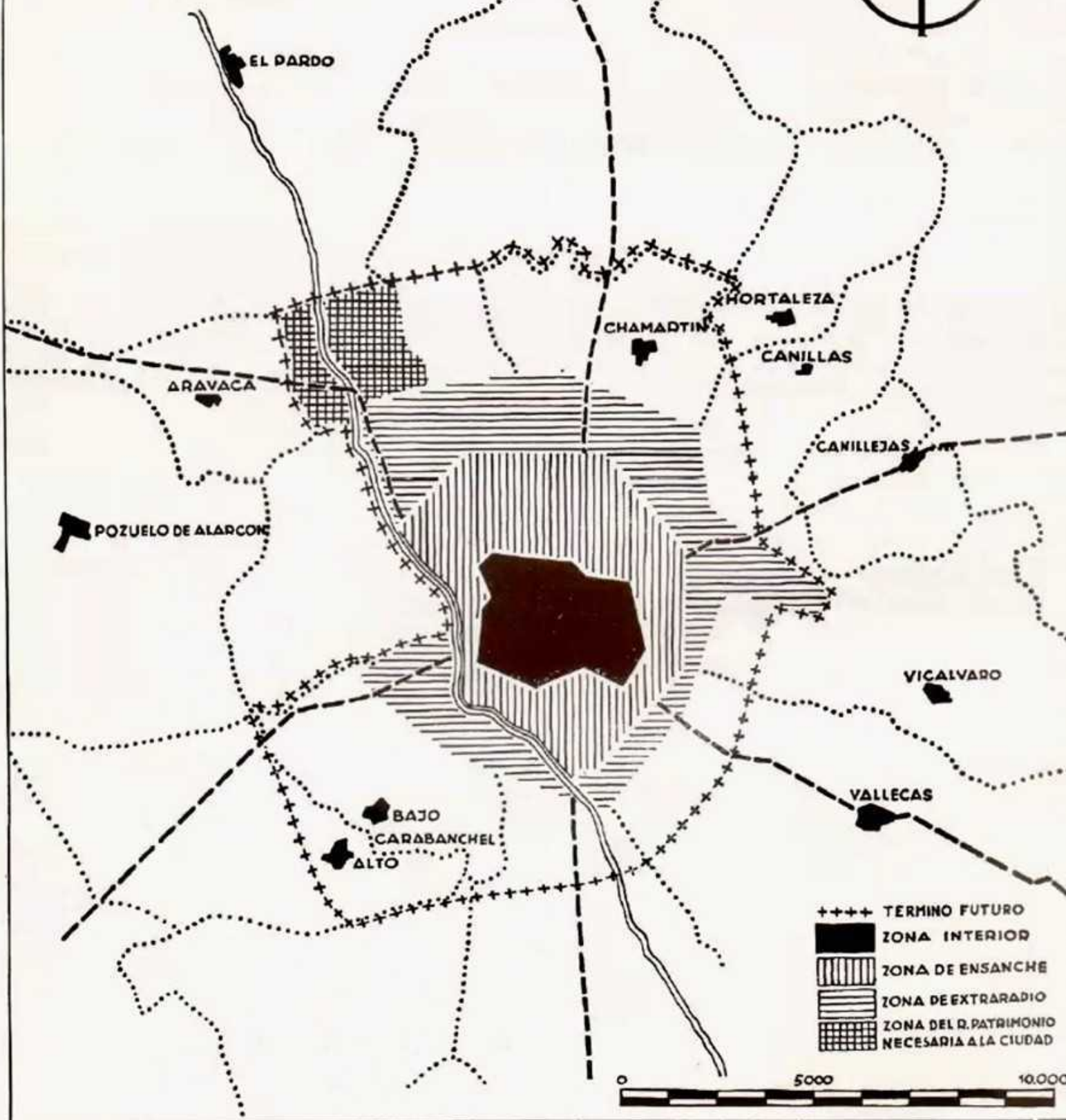
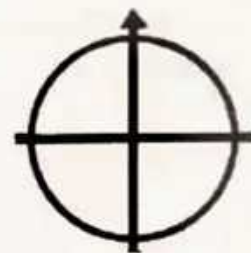
El plano es un documento técnico histórico relacionado con la planificación de infraestructuras ferroviarias en la capital española.

**EN 1932 JUNTO AL PLAN GENERAL
DE EXTENSIÓN
SE CREÓ:**

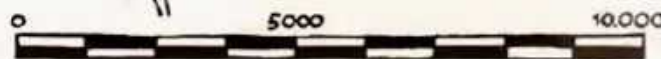
- LA COMISIÓN DE ENLACES
FERROVIARIOS.**
- EL GABINETE TÉCNICO DE
ACCESOS Y EXTRARRADIO.**

MADRID

TERMINOS ACTUALES
Y FUTUROS



- +++++ TERMINO FUTURO
- ZONA INTERIOR
- ▨ ZONA DE ENSANCHE
- ▧ ZONA DE EXTRARADIO
- ▩ ZONA DEL D. PATRIMONIO NECESARIA A LA CIUDAD



"Madrid. Términos Actuales y Futuros" es un plano histórico que ilustra la **planificación urbanística** de Madrid a principios del siglo XX, probablemente de la década de 1920 o principios de 1930. Forma parte de la cartografía histórica de la ciudad que documenta su crecimiento y los planes de expansión propuestos en esa época.

El mapa refleja las ideas y debates sobre cómo debería crecer Madrid, que culminaron en el Plan General de Extensión de Madrid (también conocido como Plan Núñez Granés), que sufrió varias ampliaciones y modificaciones.

ARCO DE MONCLOA

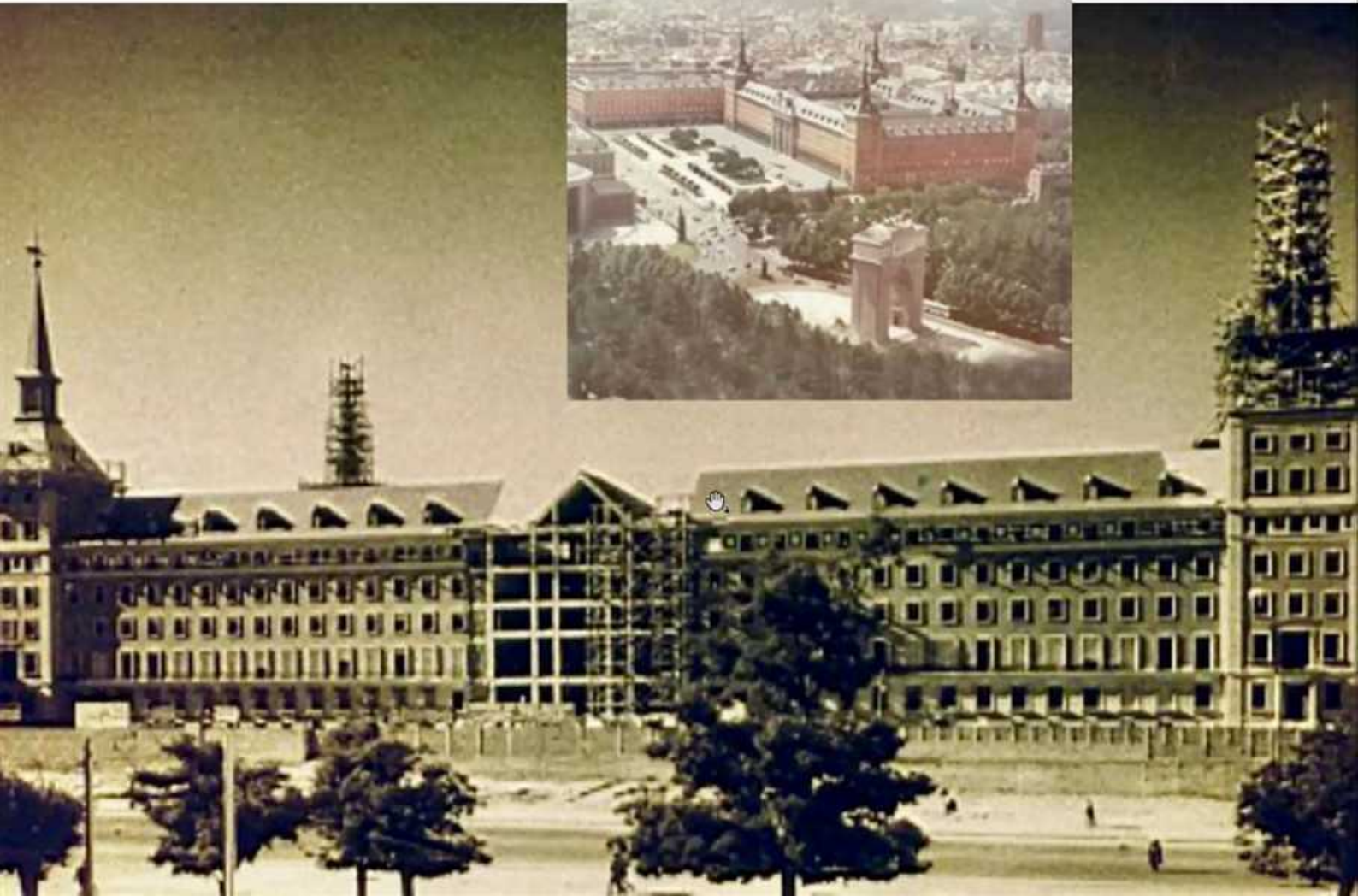


El arco, también conocido como el Arco de Moncloa, conmemora la victoria del bando sublevado durante la Guerra Civil Española en la batalla de la Ciudad Universitaria.

Fue diseñado por los arquitectos Modesto López Otero y Pascual Bravo Sanfeliú e inaugurado en 1956. Tiene una altura de 40 metros y consta de ocho plantas interiores. El monumento está coronado por una cuadriga de bronce que representa la Victoria alada sobre un carro tirado por cuatro caballos.

MINISTERIO DEL AIRE

MINISTERIO DEL AIRE



Cuartel General del Ejército del Aire y del Espacio en Madrid, anteriormente conocido como Ministerio del Aire.

El edificio se encuentra en la Plaza de la Moncloa, en el distrito de Moncloa-Aravaca.

La construcción del cuartel comenzó en 1943 y finalizó en 1958.

Se erigió en el terreno que anteriormente ocupaba la antigua **Cárcel Modelo** de Madrid.

La imagen principal muestra el edificio durante su fase de construcción, mientras que la imagen insertada en la esquina superior derecha muestra su aspecto final.

FACHADA Y PORTADA PRINCIPAL DE LA CATEDRAL DE LA ALMUDENA



Catedral de la Almudena en Madrid, España. Se encuentra frente al Palacio Real y es la sede episcopal de la diócesis de Madrid.

La construcción de la catedral comenzó en 1883 y fue consagrada por el Papa Juan Pablo II en 1993, lo que la convierte en una de las catedrales más jóvenes de Europa.

Presenta una mezcla de estilos arquitectónicos, con un exterior neoclásico, un interior neogótico y una cripta neorrománica.

Tiene 102 metros de longitud y 73 metros de altura.

A diferencia de la mayoría de las iglesias cristianas, que tienen una orientación este-oeste, esta catedral tiene una orientación norte-sur, ya que fue concebida como parte integral del complejo del Palacio Real.

PLAN GENERAL DE EXTENSIÓN DE 1946.

PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID



ESCALA 1:50000

Plan General de Ordenación de Madrid de 1946, también conocido como el Plan Bidagor.

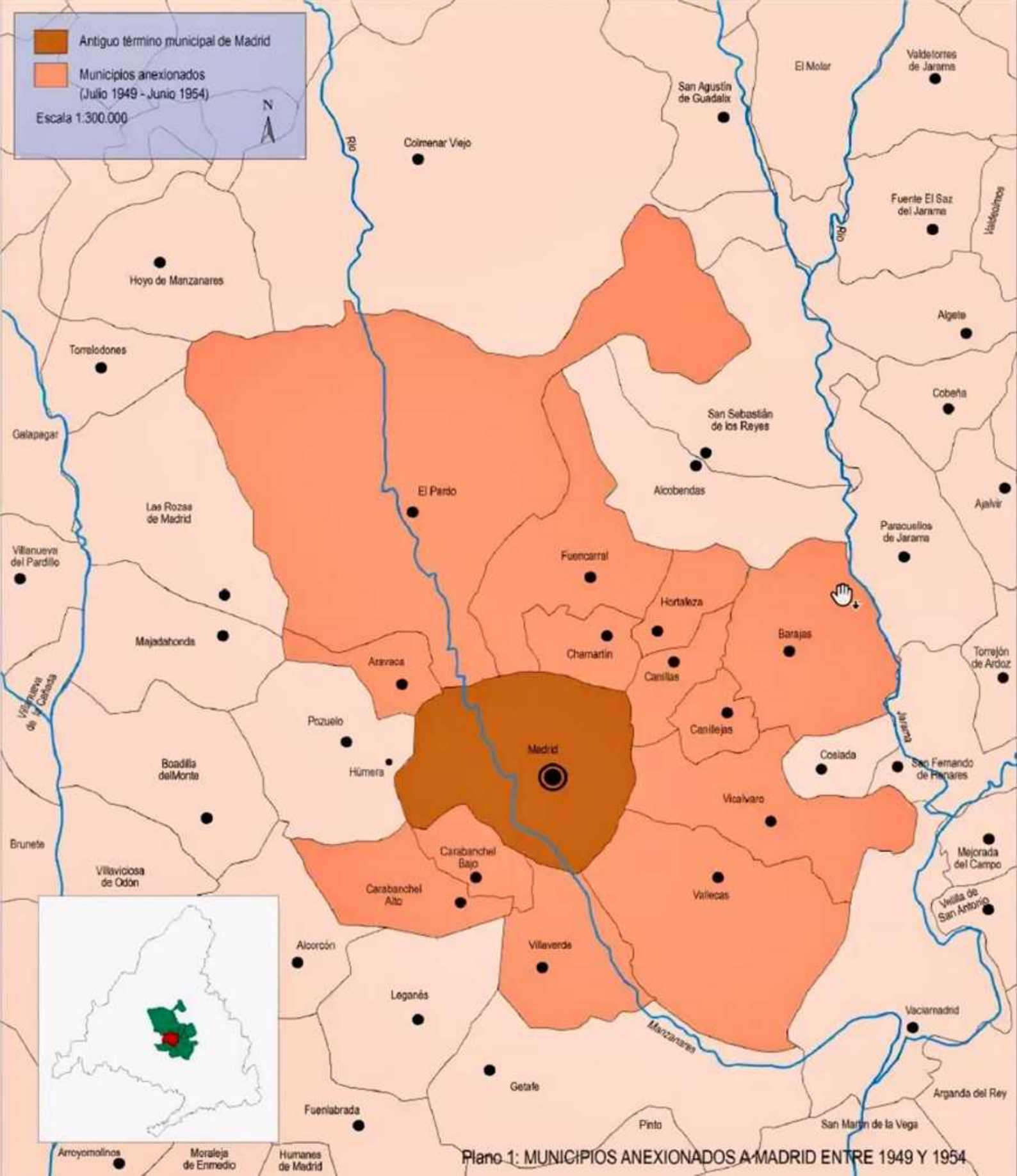
Fue el primer plan urbanístico en España que reguló globalmente los usos del suelo por zonas.

El plan buscaba limitar el crecimiento de Madrid mediante la construcción de "poblados satélites" en municipios aledaños para absorber el aumento de población.

El modelo urbano propuesto se basaba en un esquema radio céntrico con un eje principal norte-sur, seis vías radiales y dos anillos concéntricos.

Los trabajos para el plan comenzaron en 1941 bajo la dirección del arquitecto y urbanista Pedro Bidagor Lasarte

Antiguo término municipal de Madrid
 Municipios anexionados (Julio 1949 - Junio 1954)
 Escala 1.300.000



Plano 1: MUNICIPIOS ANEXIONADOS A MADRID ENTRE 1949 Y 1954

Antiguos términos municipales de Madrid y los municipios que fueron anexionados entre julio de 1949 y junio de 1954.

El área central, en color marrón oscuro, representa el antiguo término municipal de Madrid antes de las anexionaciones.

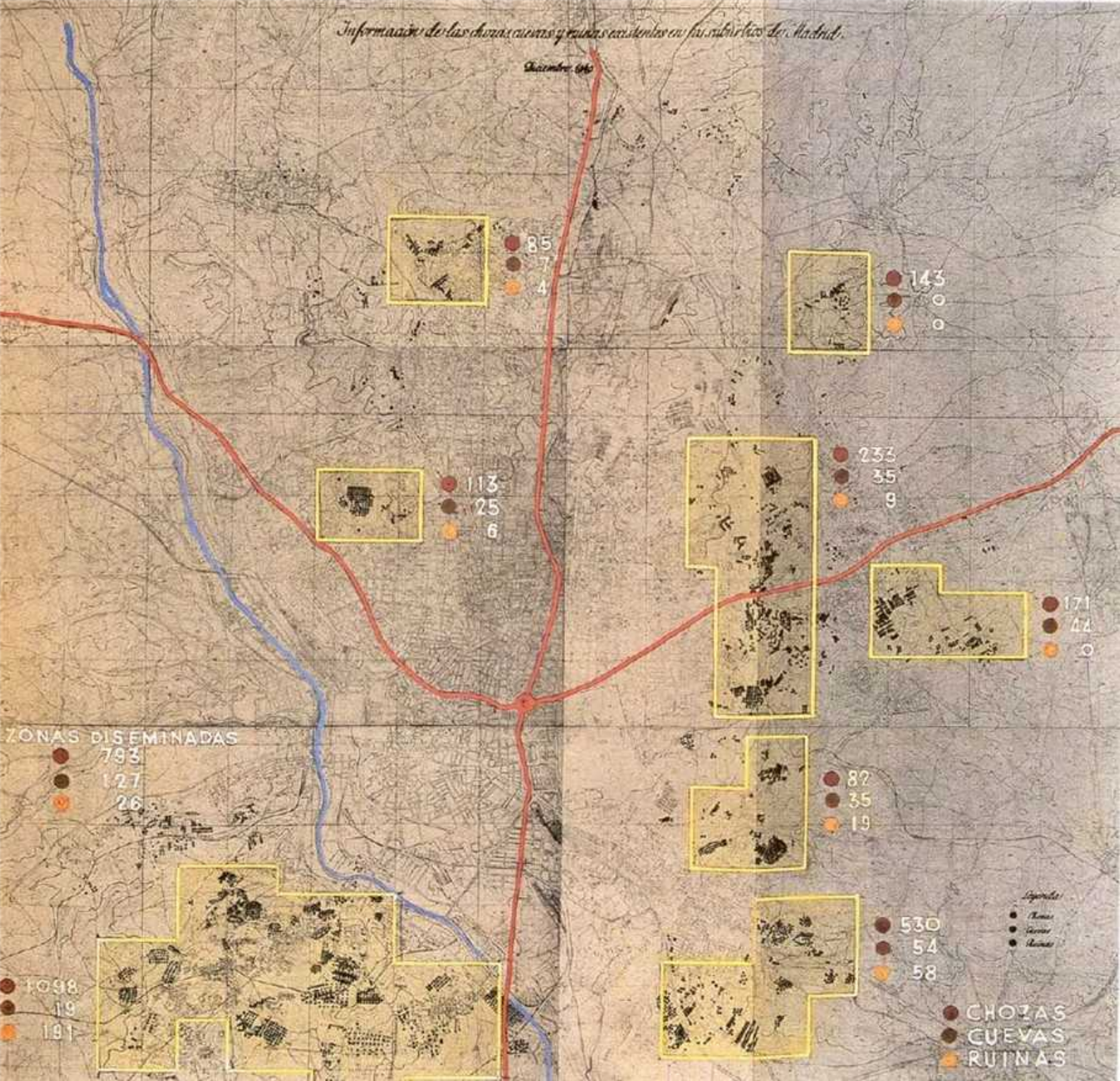
El área sombreada en naranja claro muestra los municipios que se incorporaron a Madrid en ese período, como Fuencarral, Chamartín, Hortaleza, Barajas, Canillas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo y Aravaca.

El mapa también muestra municipios circundantes que no fueron anexionados, como Pozuelo, Leganés, Getafe, Alcobendas y otros.

EL CHABOLISMO Y LAS CUEVAS EN LA POSGUERRA.

Información de las chozas, cuevas y ruinas existentes en sus alrededores de Madrid.

Quintabre 1966



ZONAS DISEMINADAS

●	793
●	127
●	26



●	1098
●	19
●	191

Legenda

- Casas
- Cuevas
- Ruinas

● CHOZAS
● CUEVAS
● RUINAS

Mapa histórico de los suburbios de Madrid que data de la década de 1950, mostrando la ubicación y el número de chabolas, cuevas y ruinas existentes en la zona.

El mapa detalla las áreas de asentamientos precarios, identificadas como "**Zonas Diseminadas**", y utiliza una leyenda para diferenciar entre chozas, cuevas y ruinas.

Proporciona cifras específicas para cada tipo de vivienda en varias ubicaciones alrededor de la capital española.

Es un documento histórico que ilustra la realidad social y urbanística de la periferia de Madrid en esa época.

**EL CHABOLISMO Y LAS CUEVAS EN
BUENA PARTE DE LOS
ARRABALES DEL MADRID
DE LA POSGUERRA.**



Asentamiento chabolista de **Jaime el Conquistador** en Madrid alrededor de 1957.

El asentamiento estaba ubicado entre las actuales calles Jaime el Conquistador, Fernando Poo y Torres Miranda.

Comprendía más de mil barracas y ocupaba aproximadamente cinco hectáreas.

Las chabolas se construyeron con materiales de desecho como maderas, latas y láminas metálicas.

La demolición de este asentamiento se llevó a cabo en agosto de 1957 como parte de un plan de reforma urbana

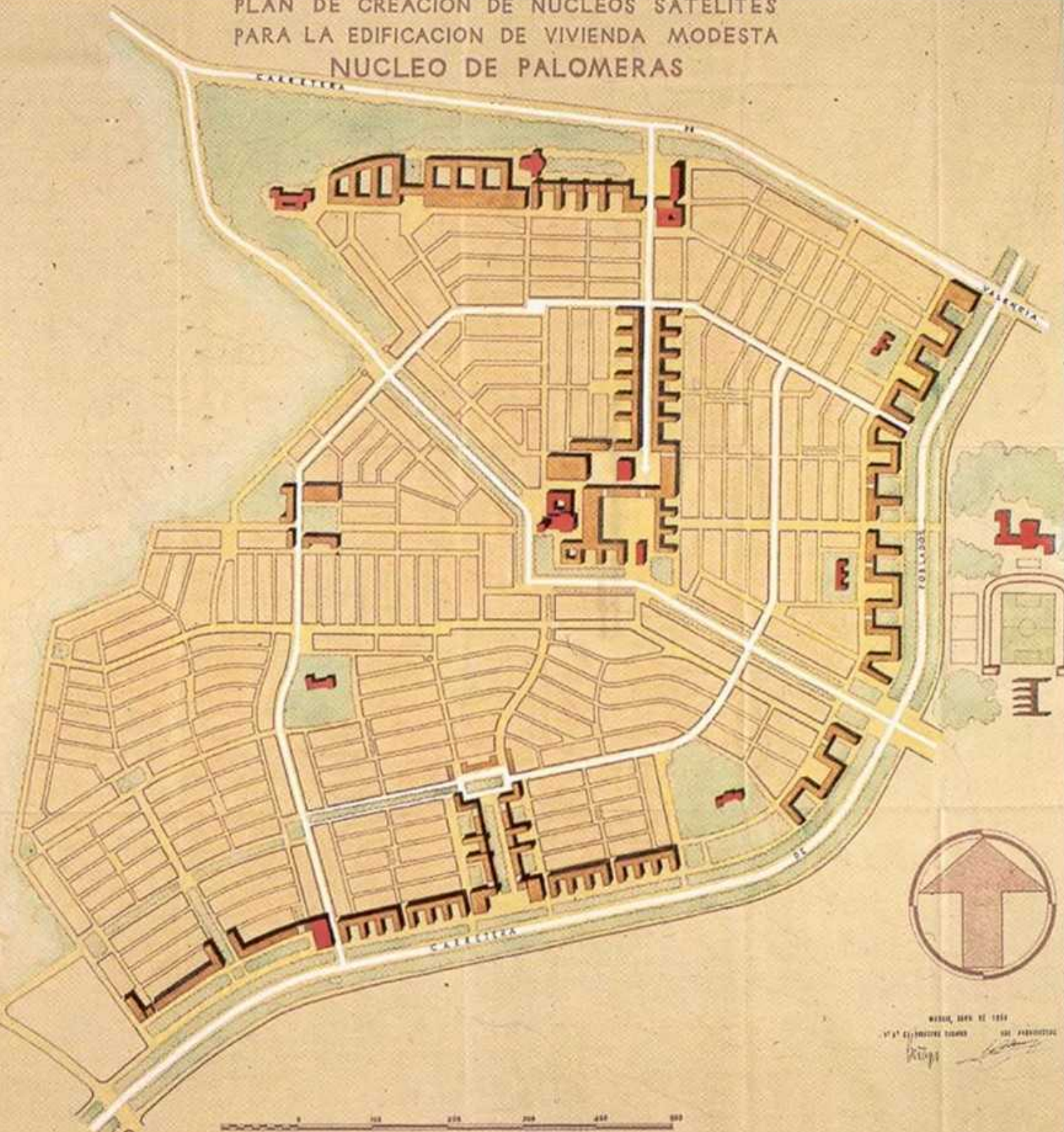


Familia que vive en una cueva, una situación que era común en España durante la posguerra debido a la pobreza extrema y la falta de vivienda.

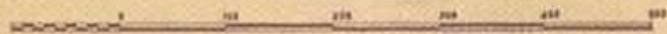
Miles de personas, enfrentando una época muy dura tras la Guerra Civil Española, se vieron obligadas a construir y habitar cuevas para poder vivir.

Estas viviendas en cuevas a menudo carecían de luz y ventilación adecuadas, y estaban asociadas a la pobreza y la marginación social.

PLAN DE CREACION DE NUCLEOS SATELITES
PARA LA EDIFICACION DE VIVIENDA MODESTA
NUCLEO DE PALOMERAS



MEXICO, ABRIL DE 1954
VIA DE INGENIERIA TORRES
ING. ARQUITECTO



"Plan de Creación de Núcleos Satélites para la Edificación de Vivienda Modesta. Núcleo de Palomeras", un documento urbanístico histórico de Madrid.

El plan se enmarca en la posguerra española y la necesidad de dar respuesta al éxodo rural y la creciente formación de barrios chabolistas en la periferia de Madrid durante las décadas de los 50 y 60.

El objetivo era la creación de viviendas modestas o sociales para realojar a las familias que vivían en condiciones precarias en la zona de Palomeras, en el distrito de Puente de Vallecas.

El primer documento de planeamiento pormenorizado, el Plan Parcial de Palomeras Sureste, se aprobó inicialmente en **1958**, aunque fue modificado en varias ocasiones posteriormente, como en 1969 y 1970.

El desarrollo final del barrio implicó una gran transformación urbanística, con la supresión de las parcelaciones marginales y la construcción de edificios en altura, que difieren significativamente del plano original de "edificación abierta" mostrado. La remodelación del barrio se considera una de las operaciones urbanísticas más trascendentes de Madrid, impulsada por un fuerte movimiento vecinal que luchó por servicios básicos y vivienda digna.

El arquitecto responsable del proyecto de remodelación posterior (aprobado en 1969-1970) fue Luis Moya.

**EN 1947 SE APROBÓ LA
PROLONGACIÓN DE LA
CASTELLANA, LLAMADA ENTONCES
DEL GENERALÍSIMO**



Paseo de la Castellana en Madrid, probablemente a **principios o mediados de la década de 1950**. En ese momento, la avenida era conocida como la **Avenida del Generalísimo**.

El gran complejo de edificios visible en el centro-izquierda es el conjunto de Nuevos Ministerios, cuya construcción finalizó alrededor de 1942.

La fotografía captura un momento de expansión urbana, con grandes áreas aún sin urbanizar (los espacios delimitados en blanco) y un desarrollo de edificios de viviendas a lo largo del paseo.

Cerca del extremo superior derecho de la zona urbanizada, se puede ver el Estadio Santiago Bernabéu, que fue construido después de 1947.

Esta imagen ilustra la visión de futuro que se tenía para el diseño del ensanche norte de Madrid, que con el tiempo se convertiría en el eje principal de la ciudad, albergando edificios emblemáticos y el distrito financiero AZCA.

**LA PROYECCIÓN DEL
COMPLEJO AZCA DE ANTONIO
PERPIÑÁ, APROBADO EN 1956,
DEVOLVIÓ A MADRID LA
MODERNIDAD PERDIDA EN LA
GUERRA CIVIL.**



AZCA, acrónimo de «Asociación Mixta de Compensación de la Manzana A de la Zona Comercial de la Avenida del Generalísimo», es el nombre por el que se conoce al distrito financiero y de negocios de Madrid (España), habido en el barrio de Cuatro Caminos, distrito de Tetuán. Se trata de una supermanzana rectangular de diecinueve hectáreas de superficie compuesta por edificios de oficinas comprendida entre las calles de Raimundo Fernández Villaverde y Orense, la avenida del General Perón y el paseo de la Castellana.

Asimismo, dentro del ámbito se encuentran las plazas de Pablo Ruiz Picasso, Carlos Trías Beltrán y Manuel Gómez Moreno.

Su concepción original (y su nombre) data del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (llamado Plan Bidagor), aprobado en 1946. El propósito del plan era construir una inmensa manzana de oficinas basada en la separación de circulaciones: tres anillos soterrado para circulación rodada y aparcamientos y dos niveles, en superficie, de circulación peatonal. Además contaría con una gran estación ferroviaria para las comunicaciones exteriores: Nuevos Ministerios.

El proyecto ganador de 1954 fue elaborado por el arquitecto Antonio Perpiñá,^[3] inspirándose en el modelo del Rockefeller Center de Nueva York. Como consecuencia del concurso, se aprobó el Plan Parcial de la zona en 1957,