

PLAN GENERAL DE ORDENACION  
DE  
MADRID



MINISTERIO DE LA GOBERNACION  
JUNTA DE RECONSTRUCCION DE MADRID

28 DE MARZO DE 1943

PLAN GENERAL DE ORDENACION

MADRID

IMPRESA DE LA VIUDA  
DE ESTANISLAO MAESTRE  
POZAS, 14 - TELÉF. 15620  
MADRID

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

COMISION DE INVESTIGACION DE MADRID





ORDEN de 7 de octubre de 1939  
disponiendo la constitución en la  
forma que se expresa de la Junta de  
Reconstrucción de Madrid.

POR ORDEN de 27 de abril de 1939 se creó para Madrid y su provincia una Comisión de Reconstrucción encargada de ejercer las funciones señaladas en el artículo 4º de la Orden de este Ministerio de 11 de junio de 1938, y a la que se le encomendaba formular el proyecto de urbanización de Madrid en un radio de doce kilómetros, haciendo centro en la Puerta del Sol.

Los trabajos realizados por la misma hasta la fecha han demostrado la necesidad de darla una mayor amplitud, modificando su estructura con objeto de que pueda desarrollar más rápidamente la labor para que había sido creada.

Por otra parte Madrid, por el peso de su capitalidad y de su jerarquía, influye sobre la comarca que le rodea, y es imprescindible que sobre toda esa zona de influencia directa de la Capital exista una completa unidad en el criterio y dirección de sus planes urbanísticos.

Por todo lo expuesto este Ministerio se ha servido disponer lo siguiente:

*Artículo primero.* — La Junta de Reconstrucción de Madrid, creada por Orden de 27 de abril de 1939 y con las facultades que en la misma se señalan queda constituida de la siguiente forma:

**PRESIDENTE.** — El Director de Regiones Devastadas.

**VOCALES.** — El Director General de Arquitectura, el Gobernador Civil de Madrid, el Presidente de la Diputación Provincial, el Alcalde y el Presidente de la Comisión de Fomento del Ayuntamiento de Madrid, el Jefe Provincial de F. E. T. y de las J. O. N. S., el Director del Instituto Nacional de la Vivienda, el Fiscal delegado de la Vivienda, un representante del Alto Estado Mayor y un representante de cada uno de



los Ministerios de Hacienda, Obras Públicas, Agricultura e Industria y Comercio, actuando de Secretario el de la Dirección General de Regiones Devastadas.

*Artículo segundo.* — Dependiendo de la Junta de Reconstrucción de Madrid, y como organismo asesor de ella, se crea la Comisión Técnica de Reconstrucción, encargada de formular el plan total de urbanización de Madrid y de su zona de influencia.

Esta Comisión estará formada por el Director General de Arquitectura, como Presidente; el Profesor de Urbanización de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, el Jefe de Arquitectura del Ayuntamiento de Madrid, el Ingeniero Director del Canal de Isabel II, los Ingenieros Jefes de Obras Públicas, servicio forestal e industria de la Provincia de Madrid, el Jefe de la Comandancia de Ingenieros de la Primera región, un Jefe de la Dirección de Antiaeronáutica y otro de Infraestructura, un Arquitecto municipal de un Ayuntamiento limítrofe, un representante de la Dirección General de Sanidad, e Ingeniero de los servicios sanitarios del Ayuntamiento de Madrid, el Director de la Oficina Técnica y el Arquitecto de la Sección de Obras y Proyectos de la Dirección General de Regiones Devastadas, que actuará de Secretario.

Tanto la Junta de Reconstrucción, como la Comisión Técnica, podrán recabar cuantas cooperaciones y asistencias estimen precisas.

*Artículo tercero.* — Para la realización del plan total de urbanización de Madrid, la Comisión contará con una Oficina Técnica dotada del personal técnico, auxiliar y administrativo que se estime preciso.

Al frente de esta Oficina Técnica estará un Director nombrado por el Ministro de la Gobernación a propuesta de la Junta.

El personal será nombrado por la Dirección General de Regiones Devastadas, a propuesta del Director de la Oficina Técnica.

*Artículo cuarto.* — La zona de influencia de Madrid, a la que afecta lo anteriormente dispuesto, queda definida de la siguiente manera:

Límites exteriores de los términos municipales de Getafe, Leganés, Alcorcón, Villaviciosa de Odón, hasta una línea paralela al cauce del Guadarrama en la margen derecha, a trescientos metros del eje, cruzando luego entre Majadahonda y Las Rozas hasta las tapias de El Pardo, después de cruzar la carretera de La Coruña en el kilómetro 20, hectómetro 5. Término de El Pardo hasta el kilómetro 9 de la carretera de Madrid a Colmenar Viejo. Parte del límite Norte del término de Alcobendas, divisoria de aguas entre el arroyuelo de Viñuelas y el Qui-



ñones, cruzando el Jarama y siguiendo una línea paralela a su cauce por la margen izquierda, a distancia media de dos kilómetros y medio hasta bordear los caminos vecinales de Mejorada a Torrejón de Ardoz y Velilla de la Poveda, a 200 metros, línea paralela al Jarama a distancia media de un kilómetro hasta los límites de los términos de Vaciamadrid y Getafe.

*Artículo quinto.* — La Dirección General de Regiones Devastadas solicitará los créditos necesarios y dictará las normas que estime oportunas para mejor cumplimiento de lo que anteriormente se dispone.

Burgos, 7 de octubre de 1939. — AÑO DE LA VICTORIA. — *Serrano Súñer.*



## INTRODUCCION

LA Junta de Reconstrucción de Madrid fué creada el 25 de mayo de 1939 con la misión específica de formular el plan de urbanización de la Capital de España; y aunque en el propósito inicial se abarcara el de encauzar la resolución de los problemas del paro obrero y de la vivienda, los apremios y acuciamientos prodigados sobre el campo de las realidades momentáneas inaplazables, obligaron a apartarse de tales caminos (encomendados por otra parte a determinadas entidades) para encauzar sus actividades en pruebas y estudios que vinieron a servir de inapreciable experiencia alcanzada en aquel primer modo de organización, un poco embrionaria, que se modificó por orden de 7 de octubre del mismo año, donde adquiere la Junta una forma armónica, más precisa, al definirse más concretamente sus funciones y desdoblarse en dos entidades: una, la Junta propiamente tal, de tipo político, y otra, una comisión de carácter puramente técnico, a la que se encomienda la redacción del plan con asistencia de una oficina, técnica también, bajo su directa dependencia.

En la composición de estas entidades se lleva a cabo un perfeccionamiento del organismo al integrarse ambas con representaciones oficiales activas y directas del Ayuntamiento de Madrid y los Municipios de la provincia, la Diputación Provincial, el Gobierno Civil y los Ministerios de Obras Públicas, Ejército, Aire e Industria, a más del de Gobernación y de las entidades directamente afectadas por el plan previsto; significando el ejercicio de estas representaciones en todas las fases sucesivas del plan, una asistencia y consideración constantes de cuantos criterios y puntos de vista deben ser tenidos en cuenta en la urbanización general de una ciudad y su zona de influencia. Se ha tenido especial cuidado de ponderar en el estudio realizado todas las aportaciones apuntadas en la Comisión e incorporarlas al conjunto dentro de la medida que imponen los principios de elasticidad y condiciones esenciales inherentes a las líneas fundamentales de una ordenación.

Significa esto la participación real y efectiva de todos los centros componentes del organismo en la formación del trabajo que por superior disposición le fuera encomendado.

Paralela a esta labor creadora fué encomendada a la Comisión Técnica la tarea de imponer a toda otra iniciativa la aplicación consiguiente de unas ordenanzas previas que se ajustasen a las líneas generales del plan general en estudio, tarea que ha servido para experimentar una serie de consecuencias que desbordan en parte el campo estricto de nuestra técnica y cuya aplicación inmediata no ha podido ponerse en práctica por desproporción entre las atribuciones de la Junta y los medios a su alcance, frente a las necesidades que las circunstancias hubieran de requerir.

Del mismo modo que la primera fase de la Junta de Reconstrucción hubo de servir como banco de prueba para perfeccionar el sistema establecido más adelante en la organización que ahora termina su mandato, las experiencias obtenidas hasta ahora servirán en parte importante de apoyo a la organización indispensable para llevar a cabo el plan de ordenación de Madrid.



## ORDENACION GENERAL DE MADRID

El proyecto de ordenación de Madrid que se presenta, aborda el problema de ordenar la ciudad de tal manera que esté en condiciones de cumplir en primer lugar su misión fundamental de Capital de España, y en segundo lugar que sus funciones derivadas se desenvuelvan de una manera útil y agradable. Las ideas de jerarquía, servicio y hermandad en que se apoya el régimen, tiene tradición exacta en la forma de disponer los diversos elementos urbanos, matizando los emplazamientos representativos, preparando las diferentes zonas de trabajo, vivienda y esparcimiento de forma eficaz, tanto en situación como en condiciones de uso, organizando todas las partes en unidades de diversos órdenes que den lugar a la unidad urbana de gran volumen y significación que necesariamente ha de ser el gran Madrid Capital de España.

Frente a la situación anterior de igualdad y libertad que en la ciudad se traducía en uniformidad de trazados y preocupación de líneas y no de órganos y en la anarquía de usos en todo el suelo urbano y extraurbano, la tendencia actual, coincidente con la tradición cortada a mediados del siglo pasado, es la de establecer límites a las diferentes actividades y sentar el principio de la colaboración y armonía de todos los extensos sectores que intervienen en la ordenación y expansión de la ciudad, para contener las libres competencias y las especulaciones desenfrenadas que habían roto los principios de ordenación interior (usos) y exterior (suburbios) clásicos en la ciudad.

Examinado el problema de Madrid desde un punto de vista nacional, es decir, como ciudad al servicio de España cuyo todo otro interés ha de ser relegado a segundo orden, destaca en seguida el problema de la capitalidad como algo fundamental y que ha sido abandonado al considerarse esta función en la misma categoría que cualquiera otra urbana — comercio y espectáculos — y en el mismo proceso se ha llegado a la desvalorización de todo lo espiritual, procediéndose en cambio a la exaltación de los valores que dominando por su opulencia mercantil avasallaban todo posible intento de expresión idealista.

La vuelta a las valoraciones lógicas y tradicionales,

y la articulación de un orden en medio del caos actual suponen un freno a las libres iniciativas, acostumbradas a una omnimoda libertad, y una autoridad extraordinaria en las posibilidades de armonización de todos los intereses, empezando por los de los diferentes organismos oficiales. Supone asimismo desprenderse de costumbres legales y administrativas anquilosadas y sentar principios nuevos que otorgan a los directores del plan la elasticidad necesaria para encajar las diferentes posibilidades, y una adecuada autoridad material y moral para llevar a cabo sin desmayo y hasta el fin una labor ingrata y llena de dificultades.

A continuación se indican las ideas que presiden la ordenación en los doce siguientes puntos que se consideran básicos:

- 1º La Capitalidad.
- 2º La ordenación ferroviaria.
- 3º Los accesos a la ciudad.
- 4º Zonificación.
- 5º La ciudad antigua y su reforma.
- 6º La terminación del ensanche.
- 7º El nuevo ensanche de la prolongación de la Castellana.
- 8º El extrarradio.
- 9º Los suburbios.
10. Los límites de la ciudad y los anillos verdes.
11. La ordenación de la industria.
12. Los poblados satélites.

### I

#### LA CAPITALIDAD

- 1º La Capitalidad Nacional supone en el orden urbanístico tres diversas funciones:
  - I. Organización eficaz de la Dirección Política y Económica de la Nación.
  - II. Exaltación de los valores tradicionales que nos unen espiritualmente a nuestro pasado histórico.



III. Representación simbólica material de la realidad, la fuerza y la misión de España.

- 2º La Capitalidad como función suprema de la Ciudad tiene la máxima jerarquía y, en consecuencia, todos los derechos para disponer de todo lo mejor de la misma, tanto en el orden geográfico como en el histórico-tradicional.
- 3º La organización eficaz de la Dirección Política y Económica de la Nación y su máxima expresión se consiguen con la concentración de todos los edificios que albergan esa compleja función en un conjunto único y, de no ser posible esto, en el menor número de grupos.
- 4º La exaltación de los valores tradicionales supone el respeto a los barrios que han sido solar de las cumbres históricas, que por lo tanto merecen veneración de todos los españoles. En Madrid, tal debe de ser el recinto primitivo del Alcázar y el recinto de la ciudad amurallada conquistada a los árabes por Alfonso VI. En general, cuanto pueda incorporar a nuestra vida el sentido de las grandes empresas españolas.
- 5º La representación simbólica de la capitalidad conduce a revalorizar la fecha del Madrid Imperial del siglo XVII conforme a un tipo urbano característico de las más típicas ciudades españolas.
- 6º El mejor emplazamiento de la Ciudad por sus valores geográficos, por sus recuerdos históricos y por sus posibilidades representativas es la cornisa de las colinas que miran al Valle del Manzanares. Reúne el paisaje típico velazqueño de la sierra madrileña, la belleza de las luces del Poniente, el prestigio histórico de los recintos antiguos con el recuerdo de la primera Reconquista, la tradición imperial de esta fachada, la emoción de la lucha y la victoria de la Segunda Reconquista.
- 7º En consecuencia, la función suprema debe ocupar el emplazamiento mejor. La Capitalidad debe organizarse, exaltarse y representarse en el Valle del Manzanares.
- 8º Jerarquía suprema dentro de este conjunto ocupan los tres edificios simbólicos de máxima evocación nacional, correspondiendo a los principios vitales de la Nueva España. La Religión, la Patria y la Jerarquía se expresan en la Catedral, el Alcázar y el nuevo edificio de F. E. T. y de las J. O. N. S. emplazado en el solar sagrado del Cuartel de la Montaña.
- 9º Completan el conjunto, a un lado, la exaltación tradicional y popular vinculada al recinto de la Ciudad vieja y a los barrios típicos. De otro lado, la organización política racionalmente dispuesta en un conjunto de edificios ministeriales en los mejores emplazamientos, de lo que fué el barrio de Argüelles.
10. Consideraciones de orden práctico llevan a dividir en dos grupos el total de los Ministerios, ya que es difícil arrasar completamente el citado Barrio. Esta división puede ser:
  - a) Ministerios representativos de Fuerza y Espiritualidad.
  - b) Ministerios correspondientes a intereses materiales.
11. También debe constituir un órgano de Capitalidad el conjunto de los edificios correspondientes a las representaciones extranjeras. Puede admitirse su concentración a lo largo de la Avenida del Generalísimo, aun cuando su lugar apropiado está en la fachada a continuación de los edificios ministeriales.
12. La creación de la fachada supone el establecimiento, a través de ella, del acceso principal a la Ciudad. Este acceso ha de resolverse por carretera, ferrocarril y aire.
13. El sentido representativo de la fachada se complementa con el Monumento a los Caídos y a la Victoria en el Cerro de Garabitas y la disposición, a su pie, del gran Salón abierto de concentraciones nacionales frente a los símbolos urbanos de la Capitalidad: su comunicación con la Ciudad se realiza a través de la vía de acceso principal, que así adquiere el carácter de vía procesional de desfiles.
14. Además de la Dirección Política hay otras funciones directivas de orden nacional de las que algunas residirán en Madrid. Tales son:
  - a) Ciudad Universitaria.
  - b) Deporte Nacional.
  - c) Turismo.
  - d) Alto mando militar.
  - e) Exposiciones Nacionales.
15. Estos organismos de gran volumen, en conexión con la dirección Política deben emplazarse, formando una corona de la Capitalidad, desde la Casa de Campo hasta la carretera de Francia.
16. Consecuencia de la Capitalidad, y no de su posición central, es Madrid el centro de las comunicaciones nacionales de todo orden. Su organización es problema esencial de la Capitalidad, ya que supone el establecimiento de las relaciones entre la Dirección y los dirigidos.

## II

### LA ORDENACIÓN FERROVIARIA

17. El servicio de viajeros de las líneas que convergen en Madrid, se unifica mediante la terminación del enlace en construcción de la estación de Atocha con la nueva estación de Chamartín, mediante el túnel que (bajo los paseos del Prado, Calvo Sotelo y Generalísimo) atraviesa de Norte a Sur toda la Ciudad. Los apeaderos de los Nuevos Ministerios y Recoletos beneficiarán lo comodidad de los viajeros. Las estaciones de Chamartín y Atocha están perfectamente empla-



zadas para una entrada digna en la población a través de las Avenidas citadas.

18. La nueva estación de Chamartín recoge todas las líneas actuales del Norte, mediante la desviación (en construcción) Las Matas-Fuencarral, que empalma con la entrada del directo, también en construcción, Madrid-Burgos. La actual estación del Norte pierde su movimiento para transformarse en estación de trenes ligeros a la Sierra, teniendo también esta línea la función de acceso a la capital por su fachada principal.
19. La estación de Atocha ha de disponerse para recibir, además de todas las líneas actuales, la de Extremadura, con lo que puede suprimirse la actual estación de las Delicias. También las líneas secundarias de Villa del Prado y Arganda han de ser desviadas para entrar en Atocha.
20. La ordenación ferroviaria de Madrid en su última etapa supone el establecimiento de dos grandes estaciones de clasificación: una en Getafe, donde confluirán las líneas de Alicante, Badajoz y Valencia de Alcántara y otra en Fuencarral, que recogerá el tráfico de las líneas de Irún, Burgos, Santander, Gijón y Coruña.
21. Las estaciones de clasificación quedarán unidas (además de la línea de viajeros subterránea) por una línea de circunvalación que pasa por Getafe, Vallecas, Vicálvaro, Hortaleza y Fuencarral. Este cinturón permite emplazar en puntos convenientes las estaciones de depósito de mercancías y es la base de las zonas industriales y de la expansión productora de la Capital. Una estación de clasificación de menor importancia que las anteriores se establece en la línea de Zaragoza y Barcelona, en la bifurcación de la línea actual con la de circunvalación.

### III

#### PLAN DE ACCESOS

22. El Plan Nacional de Obras Públicas ha dispuesto seis carreteras básicas de comunicación de Madrid con la periferia, de las que derivan las demás, que alcanzan a todas las regiones. Estas seis carreteras son: Irún, Barcelona, Valencia, Sevilla, Badajoz y La Coruña. Todas ellas tienen acceso independiente a la Capital y su enlace fácil y digno con las líneas fundamentales de la Ciudad es parte esencial de la Ordenación general.
23. El intenso tráfico de estas vías en las proximidades de Madrid y la previsión de que estos accesos sirvan para las futuras autopistas, obliga a dotarlas de un perfil amplio. Se ha establecido como norma el perfil de 40 metros de anchura, distribuido en la forma siguiente: Un sector central de dos metros, dos calzadas de 12 metros de rodadura (una para cada sentido), pistas para bicicletas y amplios paseos para peatones. La capacidad de estas vías es de 3.500 coches por hora en cada sentido. La prohibición de edificar en sus márgenes y el establecimiento de fajas de aislamiento de 50 metros a ambos lados del eje son la garantía de que el problema queda resuelto de una manera permanente...
24. Los nuevos accesos se proyectan evitando en lo posible los obstáculos (sobre todo los pasos a nivel) y dejando a un lado los suburbios que han nacido a lo largo de las carreteras actuales.
25. La carretera de Madrid a Irún entrará en Madrid por la prolongación de la Avenida del Generalísimo, tras de realizarse la desviación oportuna para salvar el pueblo de Fuencarral.
26. La carretera de Barcelona se desvía antes de atravesar el pueblo de Canillejas y enlaza con la calle de María de Molina. Se proyecta además un doblado de este acceso prolongando la calle de O'Donnell hasta unirse con la carretera general en el punto de arranque de la pista a Barajas.
27. La carretera de Valencia se desvía antes de entrar en el pueblo de Vallecas, y salvando tangencialmente los barrios de Doña Carlota y el Pacífico, enlaza con la prolongación del Paseo de María Cristina.
28. La carretera de Andalucía requiere (para obtener un acceso claro) la construcción de un puente sobre el Manzanares en la alineación del Paseo de las Delicias, en el que convendría suprimir el tranvía.
29. La carretera de Extremadura se desvía desde el pueblo de Alcorcón, recoge el tráfico de la carretera de Toledo y entra en la Ciudad a través del nuevo puente de Praga, en construcción, y el Paseo de Santa María de la Cabeza.
30. La carretera de La Coruña tiene su acceso (ya resuelto en la actualidad) mediante la Avenida de la Ciudad Universitaria. Únicamente habrá de mejorarse su perfil hasta pasado El Plantío.
31. Todas estas vías enlazan en dos ejes ortogonales de Madrid: el eje Norte Sur compuesto por las Avenidas del Prado, Calvo Sotelo y Generalísimo, y el eje Este Oeste compuesto por las calles María de Molina, Abascal y Cea Bermúdez.
32. Además de estas vías de carácter inaplazable, requiere Madrid, como Capital de España, entradas representativas de tipo político. Su mayor coste obligará a aplazar su construcción hasta el momento económico favorable, pero su posibilidad ha de quedar prevista y defendida en el plan. Estas vías son tres:
  - I. Vía de la Victoria.
  - II. Vía de Europa.
  - III. Vía del Imperio.
33. La Vía de la Victoria unirá directamente la fachada de Madrid con el Salón del Cerro Garabitas y será el acceso de honor desde El Escorial y el Monumento de la Victoria. Además será el acceso de los Centros deportivos de la vecindad de la Casa de Campo.



34. La Vía de Europa coincide con el acceso de la carretera de Irún, por lo que ésta se ha proyectado y está en ejecución con 100 metros de anchura. La carretera de Francia por Barcelona tiene enlace previsto para poder entrar en la Ciudad por esta vía.
35. La Vía del Imperio se forma mediante la desviación de la carretera de Andalucía para alcanzar Atocha sin pasar por el Paseo de las Delicias. Se realiza modificando la estación de Atocha, estableciendo un viaducto sobre sus vías y empalmando con la carretera a la salida de la vía del Abroñigal. En este acceso se reúnen las rutas de Portugal, África e Hispano-América.
36. Los accesos por aire se resuelven mediante los campos de aviación de Getafe y Barajas. El acceso de honor ante la fachada de Madrid no ha sido técnicamente posible. El acceso de Getafe es fácil a través de la carretera de Andalucía y la Vía del Imperio. El acceso de Barajas se realiza por dos caminos: uno inmediato, empalmado con la carretera de Barcelona, utilizando sus nuevos accesos; y otro posterior de enlace con la carretera de Irún para ingresar por la Vía de Europa.
37. La red de accesos a la Capital se completa con dos líneas de cintura que permiten empalmar las diversas líneas sin atravesar los ejes puramente urbanos, lo que es indispensable para el tránsito de gran velocidad y el de mercancías. Se prepara además así la posibilidad de entrar, si se quiere, desde cualquier ruta por la Vía de la Victoria.
38. La cintura exterior es la aprobada en el Plan de Obras Públicas y enlaza los pueblos de Fuenca-rral, Hortaleza, Canillas, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel, Cuatro Vientos, Pozuelo, El Plantío y El Pardo.
39. Otra cintura más apretada y de mucho mayor servicio urbano está constituida por la Vía del Abroñigal, la Vía del Manzanares y la transversal del Norte por el Arroyo de los Pinos. Esta cintura delimita un primer desarrollo del casco de Madrid. La importancia de sus elementos es variable, pues la vía del Abroñigal juega además el papel de eje auxiliar de la Castellana en el Gran Madrid enlazando los núcleos industriales del Norte con los del Sur.

#### IV

#### ZONIFICACIÓN

40. La economía, la comodidad y el orden de la Ciudad obligan a separar en su recinto zonas diferentes en condiciones excepcionales de servicio para determinados fines, y con condiciones prohibitivas para cuantos usos molesten a aquéllos.
41. En cada uso diferenciado se señalan, a su vez, una serie de grados de intensidad e importan-

cia que conducen a establecer un sistema de núcleos repartidos por todo el recinto urbano; con lo que cada zona, lejos de ser un recinto único y uniforme, es un conjunto de recintos de diferente superficie y muchas veces con matices diversos.

42. La reunión de recintos correspondientes a diversas zonificaciones en elementos urbanos que podríamos llamar verticales, da lugar a los diversas unidades con personalidad que constituyen los barrios, distritos y poblados satélites, con una relativa autonomía dentro de la organización general de funciones y trazados de la Ciudad.
43. Como zonas más importantes se distinguen la siguientes:
  - I. Zonas especiales.
  - II. Zonas comerciales.
  - III. Zonas residenciales.
  - IV. Zonas verdes.
  - V. Zonas industriales.
44. Entre las zonas especiales se comprenden las de representación, política y administración, las de enseñanza en sus diferentes grados, las sanitarias y las militares.
45. La organización del comercio y de los centros de reunión y de espectáculos, es problema esencial por la tendencia a establecerse en los sectores de trazado antiguo de la ciudad, que son los más inadecuados para la vida comercial moderna. La ordenación y descongestión del centro actual, y la disposición de un nuevo centro comercial para el conjunto, y de grupos comerciales de segundo orden y de barrio, constituyen parte fundamental que se señala al tratar de la ordenación de la ciudad antigua, el ensanche y el extrarradio.
46. Las zonas residenciales se clasifican en tres grupos:
  - I. De edificación cerrada.
  - II. De edificación abierta.
  - III. De edificación aislada.

Su reglamentación se establece a través de los planos de detalle y de las nuevas ordenanzas, que distinguen todavía en cada grupo nuevas subdivisiones, ajustándose a las circunstancias que plantea la realidad de una ciudad existente y hecha en diversas etapas.

47. Las zonas verdes son de muy diferente índole y en ellas se comprenden:
  - I. Parques y jardines.
  - II. Montes y zonas de repoblación forestal.
  - III. Zonas deportivas.
  - IV. Zonas agrícolas. Huertas y tierras de labor.
48. La zonificación de la industria es la más urgente,



pues su confusión con la vivienda y demás usos producen molestias graves, con perjuicio para la propia industria que no encuentra emplazamientos dotados de los servicios y de las especiales circunstancias que necesita. Su ordenación y clasificación se señala más adelante.

## V

### LA CIUDAD ANTIGUA Y LA REFORMA INTERIOR

49. Los recuerdos históricos, el ambiente estético, el trazado de origen árabe y los monumentos, definen una zona de carácter histórico-artístico cuyas características deben ser protegidas y acentuadas mediante un estudio de detalle muy minucioso y unas ordenanzas especiales que se elaborarán de acuerdo con la Comisaría de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional. Comprende el recinto árabe y una pequeña zona de influencia.
50. Las grandes vías con edificación alta y uso intensivo, son una fuente de congestiones de tráfico sin posibilidad de solución y un exponente de mal gusto. Las proyectadas con edificación ordenada y usos restringidos de comercio normal de planta baja y viviendas en los pisos son profundamente antieconómicas. Las primeras han de eliminarse y las segundas limitarse al mínimo estrictamente indispensable en una ordenación viaria general.
51. Las vías que sean admisibles han de reunir las condiciones siguientes: *a)*, ser exteriores a la zona histórico-artística; *b)*, no romper caprichosamente los barrios existentes mutilándolos en partes sin vida; *c)*, originar circulaciones tangenciales al centro congestionado, como drenaje de la confusión actual.
52. Las vías que reúnen estas condiciones y que son las recogidas en el proyecto y las únicas que se consideran admisibles son:
  - a)* San Francisco-Puerta de Toledo, que forma parte de la línea Norte-Sur occidental.
  - b)* Sevilla-Puerta de Toledo, que une Cibeles y los sectores antiguos tangencialmente a la zona histórico-artística.
  - c)* Plaza de España-Santa Bárbara, que en su primer trozo Plaza de España-San Bernardo forma parte de la línea Norte-Sur citada, y en el resto establece a través de Almagro y Miguel Ángel la comunicación del centro de vida oficial de la fachada de Madrid con la zona de la prolongación de la Castellana.
53. El problema de la Ciudad antigua ha de orientarse en el sentido de no intensificar sus usos ac-

tuales, e iniciar una política de reducción de densidad de trabajo, tráfico y habitantes.

54. El traslado de edificios públicos, tales como el Ayuntamiento (a la Casa de la Moneda), el Ministerio de Estado (a Rosales), etc., con la supresión de tráfico correspondiente, es fuente eficaz de descongestión.
55. La ordenación de los medios de tráfico es otra base de descongestión evitando la acumulación de líneas en partes determinadas (Puerta del Sol), suprimiendo la superposición de diversos sistemas de transporte (tranvías y metro) y considerando todos ellos: metro, tranvías, trolebuses, autobuses.
56. Una tercera base de ordenación interior es la limitación de usos interiores (espectáculos, cafés, edificios solamente comerciales, hoteles) en las zonas declaradas congestionadas, o impropias para dichos usos — Gran Vía y centro actual.
57. El saneamiento de las manzanas de vivienda mediante la sistemática apertura de patios generales, además de mejorar las condiciones sanitarias de las viviendas, producirá una menor densidad de habitantes.
58. La lucha contra las viviendas insalubres supone la redacción del fichero de viviendas que no cumplen las condiciones mínimas indispensables, procediéndose a su clasificación en reformables e irreformables, con la obligación inmediata de mejorar aquéllas y destruir éstas conforme a un plan.

## VI

### LA TERMINACION DEL ENSANCHE

59. Condición previa al planteamiento de nuevas ampliaciones de la Ciudad, es la terminación de los ensanches en curso, en los que la abundancia de solares sin edificar produce un efecto estético lamentable y una situación económica perjudicial al Ayuntamiento y al interés común por la no utilización de los servicios municipales instalados. Es necesario forzar la edificación de los solares existentes en el ensanche de 1860 — Barrios de Ibiza, Salamanca, Chamberí, Vallehermoso y Argüelles.
60. La presión de los propietarios de las zonas del ensanche desvirtuó el plan aprobado en 1860 suprimiendo plazas, parques y espacios libres de manzana, produciendo barrios monótonos y sin personalidad. Conviene aprovechar los solares existentes para crear un mínimo de plazas que reúnan servicios públicos y proporcionen descanso, abriendo horizontes a la monotonía densa de manzanas y calles.
61. Las plazas previstas con arreglo a una nueva ordenación de distritos y barrios en la Ciudad son las siguientes: Antigua Plaza de Toros, Goya (entre Claudio Coello y Lagasca), Velázquez



(esquina a Juan Bravo), Torrijos (esquina a Lista), Vallehermoso, Argüelles, Martínez Campos.

62. Siguiendo el cauce naturalmente iniciado, como consecuencia de la congestión del centro y en ayuda de su descongestión, se definen zonas comerciales satélites en el ensanche. Tales son tres: hacia la calle de Serrano en el Barrio de Salamanca; hacia la Glorieta de San Bernardo, y hacia la calle de Embajadores en el Sur.
63. La mezcla de naves industriales, hoteles y bloques de altura y las grandes medianerías a la vista son causa importante de la sensación de desorden y de barrios a medio hacer que produce el ensanche. La ordenación de usos y la supresión de medianerías mediante la construcción de toda la altura permitida o mediante la transformación de medianerías en fachadas, según los casos, se perseguirá mediante las oportunas ordenanzas apoyadas con medidas excepcionales de la Ley del nuevo Madrid.
64. La gran densidad de algunos sectores del ensanche y la ausencia de espacios verdes aconsejan la conservación de todas las zonas de relativa continuidad ocupadas por edificación baja y noble, rodeada de arbolado, según acontece en los alrededores de la Castellana y de la calle de Lista. Se establece una zona de carácter permanente baja y otra de posible transformación con arreglo a determinadas normas que protejan su aspecto; evitando el surgimiento de grandes medianerías entre palacios y árboles en la parte más noble de la Ciudad.
65. La financiación generalizada de las casas de vivienda mediante constructores especuladores, y una ordenanza redactada al servicio de los mismos han originado que la mitad de las viviendas del ensanche sean interiores en condiciones de ventilación peores que en la ciudad antigua. La prohibición de construir viviendas interiores en lo sucesivo, su definición y reglamentación es punto fundamental de la mejora del Ensanche.
66. El límite prudencial entre la prohibición de viviendas interiores y el estado creado por el gran valor adquirido por los solares se establece en la disposición de los patios generales de manzana cuyas fachadas tienen carácter de exteriores y en una modesta ampliación de los patios interiores de parcela.
67. El problema de las industrias se resuelve designando manzanas con carácter totalmente industrial y determinado género de manzanas de vivienda con sus patios generales destinados a garage y almacenes. De esta manera se trata de eliminar las industrias en el resto de las manzanas de vivienda.

## VII

### LA PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA

68. El área de influencia de la prolongación de la Castellana es la única de Madrid que, en la inmediata vecindad del casco actual, ofrece condiciones adecuadas por su situación, topografía y ausencia de construcciones para la creación de un nuevo distrito importante de edificación residencial intensiva.
69. El distrito se delimita a Levante por los espacios verdes proyectados en la sistematización general de las colinas que separan el valle de la Castellana de los Altos de Chamartín; al Sur por la Ronda y a Poniente por las edificaciones de Cuatro Caminos. Se sigue el criterio de invadir lo más posible esta barriada llevando la línea límite a la prolongación de la calle de Alenza, aun cuando esto obligue a derribos y nueva edificación de algunos grupos de edificaciones, lo que es factible por tratarse de construcciones de mala calidad, cuyos emplazamientos ganarán extraordinariamente de valor con la nueva urbanización.
70. La ordenación viaria de la zona se realiza a base de los siguientes principios:
  - a) Respeto a la prolongación de la Castellana con el mínimo de cruces, para conservar su carácter de vía de penetración rápida.
  - b) Establecimiento de dos transversales principales. La primera une la Dehesa de la Villa y la calle de Jerónima Llorente con la vía de Hortaleza. La segunda enlaza a un lado con la calle del Marqués de Viana y al otro lado con la Avenida de Alfonso XIII.
  - c) La rectificación de la carretera de Chamartín en el límite Sudeste.
  - d) La apertura de una línea diagonal desde la confluencia de la Ronda con la calle de Modesto Lafuente, hacia la calle de Bravo Murillo a través de Cuatro Caminos para prever la fácil comunicación del sector de los Nuevos Ministerios con la Dehesa de la Villa.
  - e) La disposición de manzanas de lado aproximado de 250 metros dentro de las cuales se disponen de calles en fondo de saco, como simples accesos a las viviendas, respetando los espacios libres del interior para uso exclusivo de peatones.
71. Elemento fundamental en la organización de la zona, constituye el nuevo centro comercial que se proyecta a la izquierda de la Castellana inmediata a la Ronda. El proyecto contiene una



nueva agrupación de comercio y espectáculos en el centro de gravedad de la zona residencial compuesta por la reunión del ensanche actual y el futuro para iniciar así la descongestión a fondo de la ciudad vieja, actual centro comercial.

72. El programa de este nuevo centro lo constituyen:

- I. Un Palacio de Exposiciones con salones de fiestas y espectáculos.
- II. Tres salas de espectáculos importantes y posibilidad para ocho o diez más.
- III. Edificios de oficinas y hoteles.
- IV. Edificio colectivo de comercio de todas clases, y barrio de calles comerciales.
- V. Salón de paseo de coches y peatones.
- VI. Estacionamiento de coches.

73. El propósito es reservar la zona para completar el referido programa y comenzar la atracción de público mediante la celebración de exposiciones temporales de propaganda política o comercial que se realicen en edificios dispuestos para la transformación en los usos previstos de carácter permanente. El momento de esta realización es la inauguración de los Nuevos Ministerios y del apeadero del ferrocarril de enlace.

74. El sector se organiza en el conjunto de Madrid, como un distrito y comprende cuatro barrios con sus servicios religiosos, civiles y mercantiles correspondientes.

75. Los tipos de edificación que se proponen son fundamentalmente dos. El primero corresponde a las vías fundamentales, y sus características son: alineaciones interiores que oscilan entre 20 y 30 metros de profundidad, ocho plantas de elevación, viviendas organizadas a base de patios interiores para los servicios. (Lo que es conveniente para la distribución de las casas de lujo y para un mayor aprovechamiento de los solares más caros.) El segundo se tiende a que sea más modesto. Se desarrolla en el interior de las grandes manzanas antes señaladas. Lo constituyen edificaciones en fila con cinco plantas de altura y sin patios interiores.

De esta manera se favorece la posibilidad de establecer dentro de una manzana de 12.000 habitantes la convivencia de clases sociales diferentes.

76. La topografía del terreno ha sido tenida en cuenta dentro del criterio de obtener la máxima regularidad en la organización general, con los emplazamientos adecuados de las plazas y edificios representativos.

## VIII

### LA ORDENACIÓN DEL EXTRARRADIO

77. Los sectores edificados más o menos desordenadamente se separan en dos grupos: uno que queda en contacto directo de los barrios del casco actual y otro cuyos barrios quedan separados del anterior por la vía de cintura y los espacios verdes que la circundan y constituyen el primer anillo verde de la Ciudad. El primer grupo se considera como extrarradio, y al segundo se le denomina de suburbios.

78. El extrarradio, así definido, comprende cuatro sectores perfectamente definidos, que son:

- I. De Cuatro Caminos a Tetuán de las Victorias.
- II. Chamartín de la Rosa.
- III. De la Prosperidad al Retiro.
- IV. Ribera izquierda del río.

79. DE CUATRO CAMINOS A TETUAN. — Se delimita a Levante, por el sector de la prolongación de la Castellana, al Sur por la Ronda, a Poniente por el Canal de Isabel II y al Norte por el Arroyo de los Pinos.

Comprende la meseta entre la vaguada de la Castellana y el Arroyo de los Pinos y sus afluentes; y se subdivide en dos partes, siendo la línea de división aproximadamente la que separa los términos municipales actuales de Madrid y Chamartín de la Rosa.

El eje es la calle de Bravo Murillo y su prolongación en Chamartín, trazada según la divisoria.

80. El sector ofrece como características esenciales, el ser por un lado de los más desordenados y pobres de la ciudad y al mismo tiempo su magnífica situación en la parte más sana y alta, con vistas a Poniente, y en inmediata vecindad de la prolongación de la Castellana, eje de importancia rápidamente creciente. En la parte correspondiente a Madrid la edificación es con frecuencia alta, hasta de siete plantas.

En la parte de Tetuán la edificación es de uno o dos pisos en terreno de movimiento muy menudo que no se presta a urbanización de tipo intensivo.

81. El criterio de ordenación seguido consiste en abrir unas vías transversales que seccionen el conjunto en partes definidas, mejorando por de pronto la edificación en sus bordes.

Para el interior de estas partes se adopta una fórmula que se hace general para todos los barrios del extrarradio de Madrid, que consiste en determinar sobre la red actual de calles una red menos tupida que dé lugar a manzanas cuyos lados sean normalmente mayores de 100 metros.



Las calles de la nueva red estarán sujetas a nuevas alineaciones que les darán una anchura de 16 metros, análoga a las de las calles del ensanche actual. De esta manera se formarán unas manzanas mayores, fijándose a la edificación de los bordes una alineación interior, con fondos que oscilan entre 20 y 30 metros con cinco plantas de altura de edificación.

El interior de estas manzanas se subdivide en manzanas más pequeñas, que corresponden a las actuales, sometiéndose toda esta parte interior a la norma de edificar con menor altura.

Los lugares cuyo tipo de edificación no interesa modificar, como es la parte de Tetuán, simplemente se ordenan en alineaciones, ordenanzas, espacios verdes y servicios.

82. Las vías de seccionamiento indicadas son:

La prolongación de las dos transversales de la Castellana y la diagonal de unión de la Ronda con su confluencia con Modesto Lafuente y la Dehesa de la Villa.

Como límite occidental de la zona, se propone la vía sobre el canal de Isabel II, que es además conveniente para la protección sanitaria del mismo.

En la parte alta, la topografía del terreno en lomas y vaguadas orientadas de Este a Oeste, recomienda disponer las vías de comunicación con el exterior de la zona, por el fondo de las vaguadas, así como los espacios verdes; y disponer las calles de tipo comercial en la divisoria de las colinas, llevando las plazas y edificios característicos a los puntos culminantes que dominan el paisaje y ofrecen fachada desde el exterior.

83. El sector constituye un distrito con su centro en la plaza situada en la confluencia de Bravo Murillo y Marqués de Viana. El distrito se subdivide en cuatro barrios con sus servicios correspondientes.

84. El sector está limitado en toda su parte Norte y Occidental por espacios verdes de la primera cintura de Madrid, en los que está comprendido un parque ya existente, como la Dehesa de la Villa; y en los que se proyecta uno de los estadios de carácter secundario en la parte denominada Huerta del Obispo. En el interior se prevén los siguientes espacios verdes: Uno en Bravo Murillo (poco después de Francos Rodríguez), y más al Norte los tres fondos de vaguada que se señalan.

85. La importancia actual de la industria establecida y las características sociales de sus habitantes, hacen que la eliminación total de la industria no sea inconveniente. Por ello se han dispuesto dos zonas de pequeña industria, una entre Bravo Murillo y la Castellana y la otra en Tetuán.

86. CHAMARTIN DE LA ROSA. — El área que rodea el casco de este pueblo confina a Levante con los espacios verdes del Abroñigal; al Sur y Oeste con la cuña verde que la separa de la Pros-

peridad, la Colonia del Viso y la prolongación de la Castellana; y al Norte con la nueva Estación del ferrocarril. Se subdivide en tres partes perfectamente diferenciadas, que son: El casco del pueblo, el Caserío de las Cuarenta Fanegas y las Colonias.

87. La parte más difícil es la de las Cuarenta Fanegas, que se compone de edificaciones muy diseminadas en un emplazamiento que ha de adquirir una importancia grande. En ella se proponen modificaciones importantes que suponen la destrucción de la mayor parte de la actual edificación, creando un barrio de bloques de cinco plantas, que situado en la parte más próxima a Madrid de toda la zona de Colonias, puede ser su centro comercial. El pueblo y las Colonias existentes se conservan con pocas modificaciones, previendo en los terrenos libres una ordenación de conjunto.

88. La ordenación viaria de la zona tiene como eje fundamental la vía Norte-Sur, que (recogiendo las prolongaciones de Serrano, Velázquez y General Mola) enlaza al Norte con la carretera de Alcobendas, dando servicio a la nueva Estación de Chamartín, y dejando a un lado el casco actual del pueblo. De Este a Oeste la primera transversal de la Castellana viene a coincidir aproximadamente con el límite inferior de la zona. La segunda transversal se apoya en la Avenida de Alfonso XIII, ya existente.

Otra transversal de importancia se constituye al Norte uniendo el Hotel del Negro con la Ciudad Lineal, al Sur del pueblo.

89. El sector comprende cuatro barrios:

Uno en las Cuarenta Fanegas, de cinco plantas y carácter comercial. Dos de nuevo trazado en las laderas hacia el Abroñigal; otro constituido por el casco del pueblo y su expansión natural. Cada uno de ellos cuenta con los elementos representativos y servicios correspondientes.

Rodeado todo este sector de espacios verdes y tratándose de barrios de edificación extensiva los espacios libres proyectados se reducen a ligeras cuñas en dirección Este-Oeste por los fondos de las vaguadas afluentes del Abroñigal.

90. DE LA PROSPERIDAD AL RETIRO. — Se delimita al Norte por los espacios verdes de la primera transversal de la Castellana, al Sur y Oeste por la Ronda y al Este por el Abroñigal. Comprende sectores diferentes, que son:

- a) Las colonias comprendidas entre la prolongación de la Castellana y la prolongación de General Mola.
- b) La Prosperidad.
- c) La Guindalera y Madrid Moderno.
- d) Marqués de Zafra.

91. La red viaria de la zona tiene, como misión fundamental, prever las comunicaciones básicas



del Madrid actual con las posibilidades futuras urbanas en los términos de Canillas y Hortaleza, más allá de la Ciudad Lineal. Estas vías son:

- a) La vía de Hortaleza, que parte del fin de Serrano, se une a la primera transversal de la Castellana, atraviesa la Colonia de Primo de Rivera y conduce al pueblo de Hortaleza.
- b) La calle de López de Hoyos, que se ensancha y empalma con la anterior en el Abroñigal.
- c) La vía de Canillas, que parte de la prolongación de María de Molina, bordea la Prosperidad por el Sur, atravesando el Abroñigal y la Ciudad Lineal hacia Canillas.
- d) La prolongación de María de Molina, como salida principal de Madrid, para empalmar con la carretera de Aragón más allá de Canillejas.

Otras vías importantes de la zona son: la prolongación de Serrano, Velázquez y General Mola citadas, coincidentes con la primera parte de la vía de Hortaleza. Una vía Norte-Sur trazada por la parte alta de las colinas que miran al Abroñigal, que parte al Sur de la Plaza de Manuel Becerra, y al Norte empalma con la Avenida de Alfonso XIII.

92. Comprende cuatro barrios que corresponden a los cuatro sectores antes señalados.

El primero comprende las Colonias de la Cruz del Rayo, Iturbe, Viso y Prensa. La ordenación se reduce al atado de las diferentes colonias y a la disposición de los servicios de barrio.

La Prosperidad se ordena conforme al criterio expuesto para Cuatro Caminos. Los terrenos libres se proyectan a base de edificación de 20 metros de fondo en los bordes y edificación en fila en el interior.

A la Guindalera se aplica también el mismo criterio de la Prosperidad y Cuatro Caminos; y a Madrid Moderno se le conserva su carácter actual de colonia de edificación baja.

El sector de Marqués de Zafra comprende desde la calle de Alcalá hasta el ferrocarril del Niño Jesús. Está atravesado por la prolongación de O'Donnell, y su calle principal es la de Marqués de Zafra. Su ordenación obedece a los mismos criterios anteriores.

93. Los espacios verdes previstos en el interior de este sector son tres: Uno entre la Prosperidad y la Cruz del Rayo, al borde de López de Hoyos; otro entre la Guindalera y la Prosperidad, como cuña de los espacios del Abroñigal; el tercero en Manuel Becerra.

94. Se disponen tres recintos de pequeña industria: Una en la Prosperidad al final de López de Hoyos; otra en la Guindalera, y la tercera en Mar-

qués de Zafra, en la vecindad de la cárcel de mujeres.

95. RIBERA IZQUIERDA DEL RIO. — Comprende la parte que se extiende entre el Madrid antiguo y el ensanche de Delicias y la ribera del río desde el Puente de Segovia hasta el de la Princesa.

Constituye este sector uno de los más característicos de Madrid desde el punto de vista de sus posibilidades estéticas. La vista de Madrid, desde la margen derecha, es espléndida de posibilidades y lamentable de realidades. El problema estriba, como siempre, en la anarquía de los diferentes tipos de construcción, complicada en esta zona con las numerosas instalaciones industriales dispuestas a lo largo del ferrocarril de cintura; y las dificultades propias que el trazado y la topografía ofrecen a la edificación.

La ordenación se basa en la delimitación clara de los sectores que se destinen a vivienda alta, baja y a industria, a la fijación de servicios y a la disposición de parques y cortinas de arbolado en los lugares oportunos para ocultar los defectos irremediabiles y dar al conjunto un ambiente armónico y agradable.

96. Este distrito está atravesado por numerosas vías importantes, que son: 1ª La desviación de Extremadura por la vaguada del Luche, que atravesando el Puente de los Pontones, llega hasta la Puerta de Toledo. 2ª La desviación de General Ricardos, aguas abajo del actual Puente de Toledo, para llegar a la Puerta de Toledo y a la Glorieta de Atocha. 3ª El acceso general de Extremadura por el Puente de Praga y el Paseo de Santa María de la Cabeza; y 4ª La carretera de Andalucía por el Puente de la Princesa y el Paseo de las Delicias. Paralelamente al río se dispone la prolongación del Paseo de Nuestra Señora del Puerto, para alcanzar la salida del Puente de Toledo, rectificando el Paseo de las Cambronerías. En el Paseo de Santa María de la Cabeza y en la esquina de la calle del Ferrocarril, se reserva una amplia superficie destinada a la estación de autobuses del Sur.

97. La mayor parte de esta superficie se destina a almacenes. Se constituyen grandes manzanas bordeadas de edificación de tres plantas, dedicadas a oficinas y guarderías. Al Norte de esta zona se dispone el sector de viviendas, cuyo estudio de fachada general será motivo de proyecto y ordenanza especial. La ribera del río se reserva como espacio verde. Entre el Paseo de las Delicias y el ferrocarril de Extremadura, se dispone la zona industrial de Delicias.



## IX

### LOS SUBURBIOS

98. Los suburbios más importantes de Madrid son:
- I. Las Ventas y su prolongación por la ribera izquierda del Abroñigal.
  - II. El Puente de Vallecas.
  - III. Las zonas adoptadas de la margen derecha del Manzanares.
99. LAS VENTAS. — Comprende la parte delimitada por el arroyo Abroñigal, la Ciudad Lineal y la prolongación de O'Donnell. Está atravesada por los accesos proyectados de María de Molina y O'Donnell y la prolongación de la calle de Alcalá, que se considera vía auxiliar del primer acceso.
100. El distrito se divide en tres partes: 1ª, la de la carretera de Aragón; 2ª, la comprendida en el triángulo formado por las vías del Abroñigal, prolongación de María de Molina y prolongación de Alcalá; 3ª, la comprendida entre las vías del Abroñigal, prolongación de O'Donnell y acceso al cementerio. La primera se ordena a base de un centro de distrito y comprende tres barrios. Las otras dos constituyen un barrio cada una. La edificación es baja en general y alcanza tan solo cinco plantas en la carretera de Aragón y fachadas al Abroñigal. En la carretera del Este se señala un recinto de pequeña industria propia para el servicio del Cementerio.
101. Como espacios verdes interiores, además de las vaguadas del Abroñigal, merece citarse un parque y un campo deportivo junto a la carretera del Cementerio; otro en la carretera de Aragón, próximo al centro de distrito; y un tercero en el límite de la Ciudad Lineal a derecha de la carretera. Estos emplazamientos están en relación con los movimientos producidos en el terreno por razón de los tejares y los vertederos...
102. EL PUENTE DE VALLECAS. — Su delimitación es perfectamente clara. Comprende el Puente de Vallecas propiamente dicho, y al Norte y al Sur, respectivamente, los núcleos de Doña Carlota y Entrevías.
- La única vía importante existente, es la carretera de Valencia, que quedará como eje propio de la vida del distrito en cuanto se realice la desviación de dicha carretera desde más allá del Puente de Vallecas, para entrar en Madrid por el Paseo de María Cristina.
103. La ordenación interior de este distrito se realiza a base de dividirlo en cuatro barrios, que son: Doña Carlota, el Puente al Norte de la carretera, el Puente al Sur de la carretera y el de Entrevías, a los que se les dota de las plazas y servicios correspondientes.

Se prevén dos recintos de pequeña industria, uno de alguna importancia englobando la fábrica de Valderrivas, y otro en Entrevías, más reducido.

104. Como espacios verdes notables se disponen dos pequeñas penetraciones que se introducen en cuña entre el barrio de Doña Carlota, el del Puente propiamente dicho y el barrio de Entrevías.
105. LAS ZONAS ADOPTADAS DE LA MARGEN DERECHA DEL MANZANARES. — Comprende los barrios de Extremadura, Puente de Toledo, Concepción y Usera, cuyos proyectos fueron redactados y aprobados en el año 40. Corresponde a la zona adoptada por Su Excelencia el Caudillo.

## X

### LOS LIMITES DE LA CIUDAD Y LOS ANILLOS VERDES

106. La Ciudad, como todo organismo, debe tener límites definidos. La limitación es de dos órdenes: una primera, del casco continuo que constituye el núcleo fundamental de carácter directivo, y otra segunda, del conjunto del núcleo anterior y los demás núcleos secundarios, suburbanos y satélites que a su alrededor se constituyen.
107. El primer límite se fija en Madrid en el recinto delimitado por las tres vaguadas siguientes: Manzanares al O. y S., Abroñigal al E. y Pinos al N. Este límite se materializa mediante un anillo verde. El contacto de la edificación con este anillo conviene tratarlo en forma de fachadas generales de la Ciudad.
108. Un segundo anillo verde engloba los suburbios y los poblados de servicio de las zonas industriales situadas a lo largo del ferrocarril de circunvalación. Su trazado se apoya en el Monte del Pardo, Valdelatas y Moraleja, al Norte; en la Remisa al Oeste; en los arroyos de Butarque y la Gavia, al Sur, y en las cotas de Almodóvar (Vallecas), San Cristóbal (Vicálvaro) e Hinojosa (Canillas), al Este.
109. Un tercer anillo recoge en su recinto todas las zonas circundantes, de posible relación con la vida diaria de la Ciudad. Sus límites se definen por los Montes del Pardo y Viñuelas, al Norte; el río Guadarrama, al Oeste; el arroyo Culebro, al Sur, y el río Jarama, al Este.
110. La red de espacios libres se completa por medio de cuñas que unen radialmente los tres anillos mencionados y penetran en el casco, tomando contacto con los parques del Retiro, Rosales, Canal de Isabel II y prolongación de la Castellana.



111. Esta disposición del sistema de espacios verdes hace que todos los núcleos edificados queden perfectamente delimitados como islas de vivienda y trabajo, sobre un fondo general verde.

## XI

### LA ORDENACION INDUSTRIAL

112. La industria se clasifica según su producción y con vistas a su ordenación urbana, en:

- I. Industria de la construcción.
- II. Industria electromecánica.
- III. Industria de la madera y materiales de talla.
- IV. Industria química.
- V. Industria textil y del vestido.
- VI. Industria de la alimentación.
- VII. Industrias gráficas y de la elaboración de papel y cartón.
- VIII. Industria del transporte y comunicaciones.
- IX. Instalaciones de los servicios de distribución de energía, agua y limpieza.

113. Atendiendo a su especial servicio en relación con la Ciudad, se clasifican en los tres grupos siguientes:

- I. Servicios industriales anejos a la zona de vivienda.
- II. Industrias cuya economía obliga a situarlas dentro del núcleo urbano, bien por su mercado, por su servicio permanente e inmediato a la zona urbana, o bien por la mano de obra utilizada.
- III. Industrias que sirviendo a la Ciudad o mercados más amplios, pueden ser periféricas a la misma.

114. Atendiendo a su especial influencia sobre la comodidad e higiene de la Ciudad, se clasifica en los tres grupos siguientes:

- I. Industrias perfectamente compatibles con la higiene y comodidad imprescindibles en las zonas de viviendas.
- II. Industrias compatibles con la higiene y salubridad de la Ciudad y cuya incomodidad es compatible con la zona de vivienda mediante aislamiento de poca extensión.
- III. Industrias incompatibles con la zona de vivienda.

115. Respondiendo a estas clasificaciones, se prevén tres situaciones para la industria:

- 1ª Dispersión por el casco urbano.
- 2ª Concentración en núcleos o manzanas industriales.
- 3ª Concentración en zonas industriales.

116. Los núcleos industriales se sitúan atendiendo al actual emplazamiento de las industrias correspondientes, y en puntos de fácil comunicación con el resto de la Ciudad donde concurren medios de transporte urbanos suficientes.

Los núcleos industriales proyectados son:

- 1º Tetuán de las Victorias.
- 2º Cuatro Caminos (Estrecho).
- 3º Cuatro Caminos (Reina Victoria).
- 4º Prosperidad (López de Hoyos).
- 5º Guindalera (Plaza de Toros).
- 6º Vicálvaro (Carretera del Este).
- 7º Vicálvaro (Arturo Soria).
- 8º Manuel Becerra.
- 9º Pacífico.
10. Ronda de Valencia.
11. Puente de Vallecas (Carretera de Valencia).
12. Puente de Vallecas (Entrevías).
13. Barrio de Usera (Carretera de Andalucía).
14. Barrio de Usera (Carretera de Toledo).
15. Carabanchel Bajo (General Ricardos).

117. Los servicios industriales anejos a las zonas de residencia mal servidos por los núcleos anteriores, se consienten con una ordenanza muy restrictiva en cuanto a extensión y condiciones de instalación en manzanas determinadas, o bien se establecen anejos a los mercados.

118. Para recoger las instalaciones industriales existentes, de difícil o improbable extinción, se señalan zonas de cierta incomodidad con ordenación adaptada a las especiales condiciones de cada caso, que disminuya o elimine en lo posible los perjuicios del desorden actual.

119. Las industrias de distribución de energía, gas, agua y de comunicaciones y transportes, necesariamente difundidas por toda la Ciudad, se distribuyen sin limitación de zona, pero con restricciones, constructivas y de situación, a fin de eliminar los peligros e incomodidades que puedan producir.

120. Se disponen las siguientes zonas y almacenes para el abastecimiento de la Ciudad:

- Peñuelas.
- Imperial.
- Cerro Negro.
- Cerro de la Plata.
- Hortaleza.
- Chamartín.
- Fuencarral.

Las de Peñuelas e Imperial tienen su vida li-



gada al ferrocarril actual de circunvalación, que en la última etapa del plan ferroviario desaparece.

121. Las grandes zonas industriales se disponen a lo largo del ferrocarril de cintura e inmediatas a las vías de penetración y a la vía de circunvalación exterior.

Las zonas proyectadas son: Delicias y Méndez Alvaro, de carácter de transición.

Villaverde Alto.	{	Estación del Oeste.	{	Industrias electromecánicas, metalúrgicas y de transportes.
		Estación del Mediodía.		

Vallecas. Preferentemente de industrias químicas.

Canillejas. S. Fernando.	{	Industrias de gran volumen, electromecánicas, aeronáuticas y transportes.
-----------------------------	---	---

Hortaleza.	{	Preferentemente de almacenes e industrias de primera transformación para el servicio de la Ciudad.
------------	---	--

122. Como consecuencia del transporte automóvil se presenta el problema de los garages, cuya ubicación dentro de todos los sectores de la Ciudad es necesaria para servir al más importante medio de tráfico de la misma. Se establecen distintas categorías según su extensión, de acuerdo con la cual se limita su situación; y se disponen ordenanzas de fachada, de seguridad y de aislamiento de acuerdo con la capacidad.

## XII

### LOS POBLADOS SATELITES

123. Una vez definidos los límites del núcleo fundamental, se realiza el crecimiento de la Ciudad, mediante la creación de nuevos núcleos con relativa vida propia según sus características, que forman una verdadera constelación de unidades satélites enlazados por las oportunas vías de comunicación con el centro y entre sí, dando origen a la Gran Ciudad.

124. Los poblados satélites pueden clasificarse en tres grupos:

- I. Los poblados de servicio de las zonas industriales y militares.
- II. Los poblados de albergue de población modesta que trabaja en Madrid y que

no encuentra condiciones apropiadas dentro del casco.

- III. Los poblados de residencia de los habitantes que desean viviendas en un medio menos denso que el casco y en mayor contacto con la Naturaleza.

125. Los poblados al servicio de las zonas industriales han de tener una autonomía muy grande y constituir verdaderas ciudades.

Las zonas de realización más inmediata, por tener ya ferrocarril, se apoyan en pueblos existentes: Villaverde, Vallecas y Vicálvaro. En todas se prevén las superficies correspondientes siguiendo la norma de tender a formas alargadas de zonas industriales y poblados, para reducir la distancia entre vivienda y trabajo.

126. La especulación sobre el suelo y la anarquía de las construcciones esporádicas existente, dificultan en el casco y en los suburbios los planes de conjunto de viviendas. Para resolver el problema se acude a poblados de nueva planta en la mayor proximidad del centro. En la actualidad están planteados los poblados del Tercio y de Palomeras, pero se prevén más en la izquierda del Abroñigal, en las costillas de la Ciudad Lineal y en los altos de Fuencarral.

127. La tendencia a obtener zonas residenciales de ambiente agradable en contacto con la Naturaleza, se cumple (como es natural) en las situaciones no afectadas por la Industria. Las zonas indicadas son:

- a) La comprendida entre el Monte del Pardo y la Casa de Campo (que comprende Aravaca), El Plantío y Pozuelo.
- b) La zona Norte, desde Fuencarral hasta el Monte del Pardo.
- c) La ribera del río Jarama en las proximidades del campo de Aviación de Barajas, y el pueblo de San Fernando.

128. En el sector Suroeste se disponen, siguiendo la realidad existente, zonas militares y sanitarias en términos de Carabanchel Alto y Bajo que llevan sus poblados anejos, en parte como expansión de dichos pueblos y en parte con carácter autónomo.

129. Los centros deportivos y de esparcimiento del Jarama y de la Sierra pueden considerarse fuera ya de la órbita de la Ciudad y quedan dentro del estudio correspondiente al Plan comarcal, que ha de tener en cuenta las zonas de verano, deporte y turismo y los problemas de abastecimientos y comunicaciones y constituirá un estudio independiente.



# RELACION DE PLANOS

- I. PLANO GENERAL DE ORDENACION
- II. PLANO GENERAL DE ACCESOS
- III. PLANO GENERAL DE FERROCARRILES
- IV. PLANO GENERAL DE ZONAS INDUSTRIALES
- V. PLANO GENERAL DE ZONAS VERDES
- VI. PLANO DE ORDENACION 1 : 2.000



# PLANO GENERAL DE ORDENACION

## EXPLICACION

EL presente PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID, redactado en cumplimiento de la Orden del Ministerio del Interior del día 27 de abril de 1939, recoge las directrices fundamentales que han de orientar el desarrollo de la Capital. Se compendian éstas en los cinco puntos siguientes: Capitalidad: comunicaciones, zonificación, vivienda, espacios verdes.

LA CAPITALIDAD es razón de ser y misión esencial de la Ciudad. Su ordenación urbana supone previsión de emplazamientos apropiados de los edificios oficiales y respeto a todo valor espiritual de orden histórico o tradicional. El valle del Manzanares, el eje de la Castellana y el recinto antiguo son los elementos característicos que requieren especial cuidado de orden representativo.

LAS COMUNICACIONES nacionales están desarrolladas en forma concéntrica uniendo la Capital con los puntos más importantes de la periferia. Tanto por ferrocarril como por carretera se prevén en la zona de influencia de la Ciudad, las travesías, penetraciones y circunvalaciones, así como el enlace de los campos de aviación con la red viaria urbana. Se distinguen en los accesos las categorías de representativos, nacionales y comarcales.

LA ZONIFICACION define la estructura de la Ciudad y está estrechamente ligada a las comunicaciones y al sistema de espacios verdes. Constituye su base la creación de nuevos centros comerciales, la designación de las zonas industriales en los barrios urbanos y muy especialmente en la circunvalación ferroviaria desde Fuencarral hasta Villaverde y la previsión de los poblados de viviendas correspondientes.

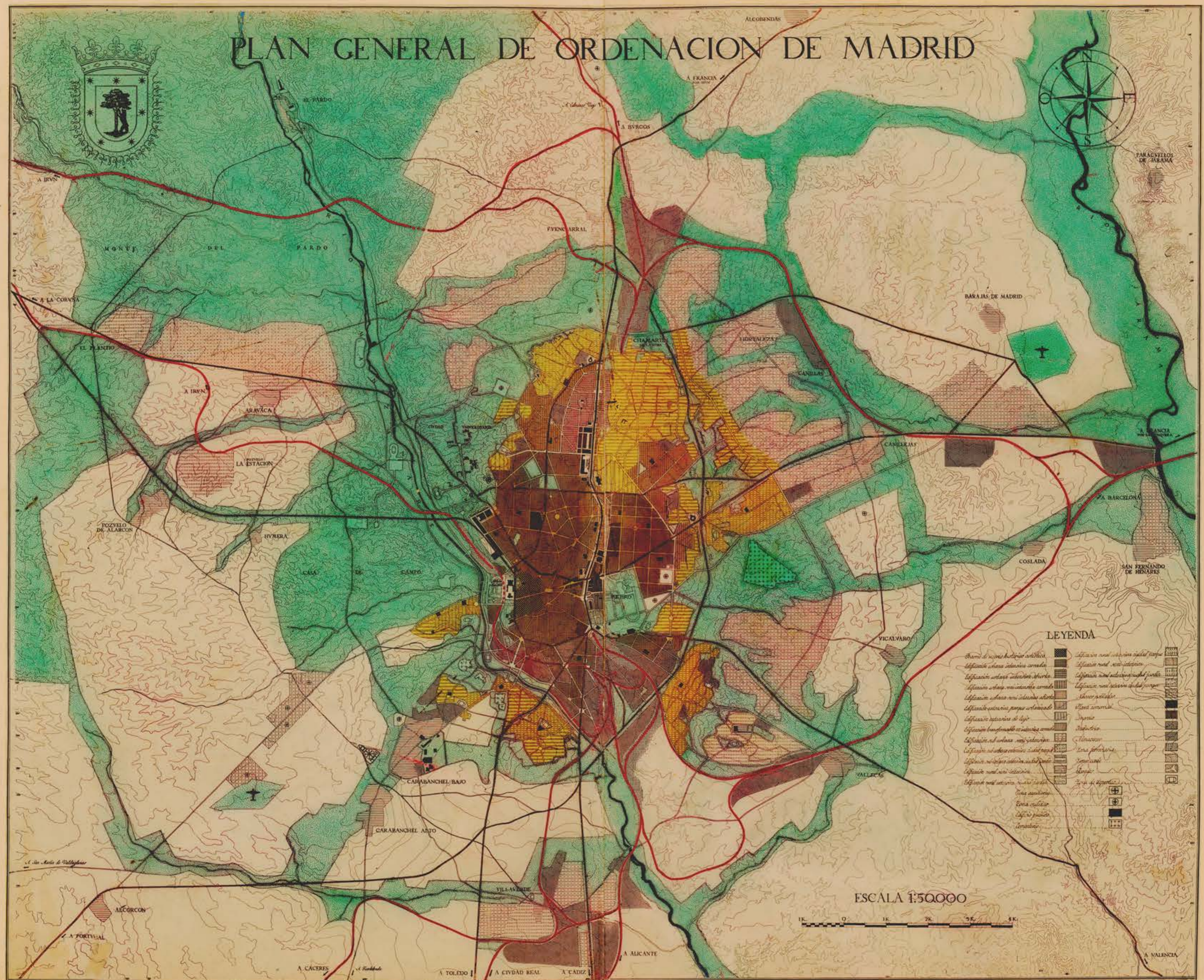
LA ORDENACION DE LA VIVIENDA en barrios, con previsión de toda clase de servicios, reorganizando sectores ya edificados, modelando los suburbios viejos y proyectando los nuevos es necesariamente el primer paso para resolver el problema de la ciudad.

LOS ESPACIOS VERDES envolviendo y acunando la Ciudad, la sanean y limitan definiendo y separando sus diversas partes. Tres anillos circundarán el Madrid actual: el primero apoyado sobre las depresiones del río Manzanares al Oeste, arroyo del Abroñigal al Este y de los Pinos al Norte; el segundo, abrazando los poblados satélites que formarán el gran Madrid, y el tercero, que alcanza toda la zona de influencia inmediata, desde el Plantío al río Jarama y desde el castillo de Viñuelas al Cerro de los Angeles.

El plan se ha concebido con amplitud suficiente para ordenar el desarrollo urbano hasta fin de siglo, y para su realización se dividirá en etapas y, en consecuencia, determinados sectores se estudian con el detalle necesario para su ejecución inmediata, en tanto que otros se preparan esquemáticamente para que conserven la elasticidad imprescindible en planes que han de desenvolverse en largos períodos de tiempo.



# PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID



## LEYENDA

- Zona urbana
- Zona residencial
- Zona industrial
- Zona agrícola
- Zona forestal
- Zona acuática
- Zona ferroviaria
- Zona viaria
- Edificios públicos
- Parques
- Plazas
- Monumentos
- Fortificaciones
- Cementerios
- Escuelas
- Hospitales
- Iglesias
- Parques y jardines
- Campos deportivos
- Zonas industriales
- Zonas agrícolas
- Zonas forestales
- Cuerpos de agua
- Líneas ferroviarias
- Carreteras
- Edificios públicos
- Parques
- Plazas
- Monumentos
- Fortificaciones
- Cementerios
- Escuelas
- Hospitales
- Iglesias
- Parques y jardines
- Campos deportivos

ESCALA 1:50000



A. de G. G. de H. de H.

A. FORTYSSAL

ALCORCON

A CÁCERES

A TOLEDO

A CIUDAD REAL

A CADIZ

A ALICANTE

A VALENCIA



# PLANO GENERAL DE ACCESOS

## EXPLICACION

EN el Plan General de Ordenación de Madrid se dispone, de acuerdo con el Plan General de Obras Públicas, seis carreteras fundamentales: las de Madrid a Irún, Barcelona, Valencia, Sevilla, Badajoz y La Coruña, unidas clara y dignamente a las calles de tráfico de la Ciudad, y sirviendo de partida para las vías de enlace con el resto de España.

Dos cinturones, el exterior y el interior, completan el trazado de los accesos, que se clasifican en tres categorías: Representativos, Nacionales y Comarcales.

LOS ACCESOS REPRESENTATIVOS se proyectan de forma que con la prestancia correspondiente a su función reúnan todos los demás. Se reducen a tres: el de la Victoria, de máxima categoría, que ha de unir El Escorial con Madrid, con entrada por la fachada al Manzanares.

La Vía de Europa, que coincide con el acceso de Irún por la prolongación de la Castellana, servirá de enlace con el resto del Continente, y finalmente la Vía de la Hispanidad, que pasando el viaducto sobre la Estación de Atocha, entra por el Paseo del Prado después de haber reunido las comunicaciones de Portugal, Marruecos e Hispano-América.

Estos accesos, excepto el de Europa, quedan preparados en el Proyecto para su trazado en el momento oportuno.

LOS ACCESOS NACIONALES, constituidos por las seis carreteras fundamentales al principio explicadas se han trazado, en previsión de ser utilizadas en el futuro como autopistas, con cuarenta metros de anchura y fajas de aislamiento de cincuenta metros a ambos lados del eje. Se proyectan suprimiendo los pasos a nivel y desviándose de las actuales entradas a la Ciudad, obstaculizadas por las construcciones de sus márgenes, enlazan con las dos vías urbanas fundamentales: la Norte-Sur, formada por las Avenidas del Prado, Calvo Sotelo y Generalísimo, y la Este-Oeste, por las de María de Molina, Abascal y Cea Bermúdez.

LOS ACCESOS COMARCALES completan la red de comunicaciones y relacionan el núcleo urbano con los poblados satélites y pueblos de la Comarca.

El cinturón interior enlaza los pueblos de Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel, Cuatro Vientos, Pozuelo, El Plantío y El Pardo, y sirve de unión de las futuras zonas industriales.

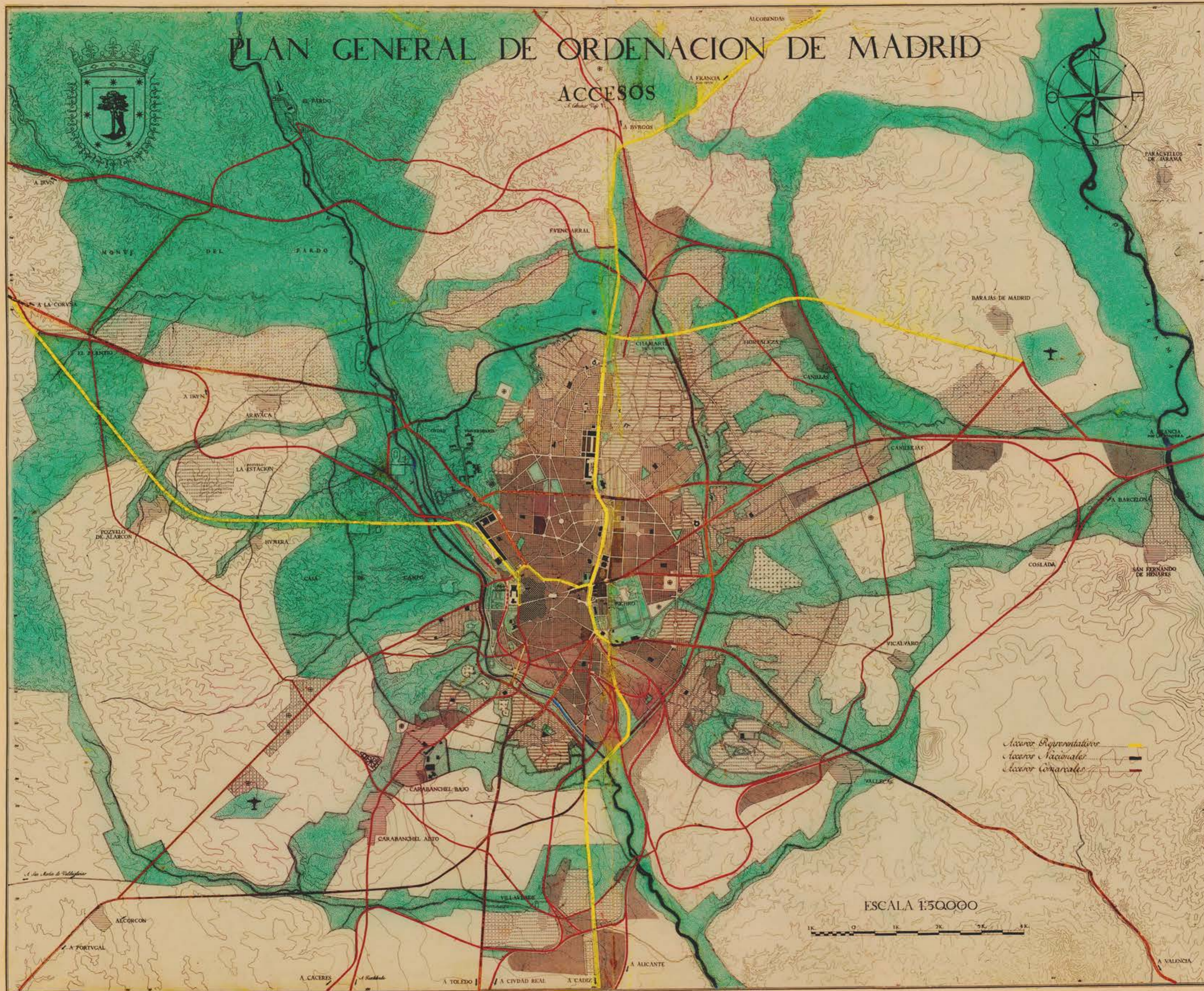
El cinturón exterior constituido por la Vía del Abroñigal, la del Manzanares y la Transversal del Norte por el Arroyo de los Pinos, delimita el primer desarrollo del casco urbano.

Los accesos por aire se resuelven al enlazar los campos de aviación con las vías nacionales, y en general con las representativas.



# PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID

## ACCESOS



Accesos Representativos  
Accesos Nacionales  
Accesos Comarcales

ESCALA 1:50000





# PLANO GENERAL FERROVIARIO

## EXPLICACION

**E**L PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID, tiende a procurar fáciles y bien enlazados accesos ferroviarios, a fin de conseguir un rápido traslado de viajeros y un económico transporte de mercancías. El problema de los viajeros queda resuelto al concentrar los accesos en dos entradas, la Norte y la Sur, y unir las subterráneamente, y el de las mercancías al crear tres estaciones de clasificación ligadas por un cinturón externo ferroviario al Este de Madrid.

LA ENTRADA NORTE, recoge el tráfico de las líneas del «Norte» por medio de su desviación en Las Matas hasta su enlace en Fuencarral con la línea del directo Madrid-Burgos. Se sitúa la estación en Chamartín de la Rosa, y queda la actual del Norte para el servicio exclusivo de las cercanías.

LA ENTRADA SUR, reúne las líneas de Madrid, Zaragoza, Alicante, Andalucía y Extremadura. Se conserva como estación la de Atocha, y desaparecen por tanto las de Delicias. También se llevan a Atocha las líneas de vía estrecha de Villa del Prado y Arganda, suprimiéndose así las estaciones de Goya y Niño Jesús.

Las dos entradas Norte y Sur, se enlazan subterráneamente a lo largo de la vaguada de la Avenida del Generalísimo, en la que se colocan apeaderos al Norte de los Nuevos Ministerios y en la Avenida de Calvo Sotelo. Se consigue de esta forma el enlace de las vías Norte y Sur, sin atravesar superficialmente la Ciudad, dejando a los viajeros en el centro de ésta.

### LAS ESTACIONES DE CLASIFICACION SON TRES:

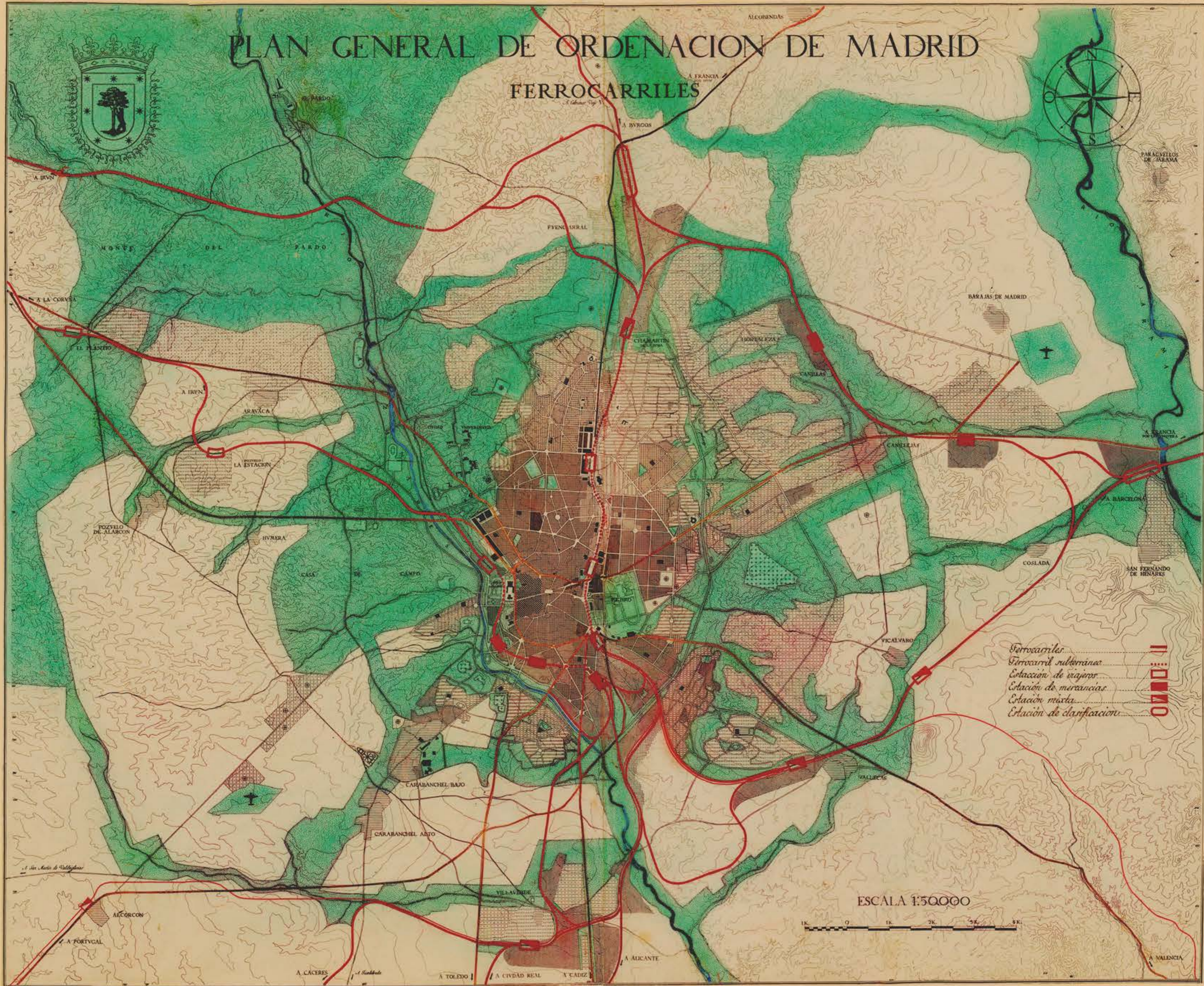
Al Norte, la de Fuencarral, recoge las líneas de Irún, Burgos, Santander, Gijón y Coruña. Al Este, la de San Fernando, sirve a las de Zaragoza y Barcelona, y al Sur, la de Getafe, es utilizada por las de Alicante, Badajoz y Valencia de Alcántara. El cinturón externo ferroviario, proyectado al Este, enlaza las estaciones de clasificación, pasando por Getafe, Vallecas, Vicálvaro, Hortaleza y Fuencarral, uniendo además las futuras zonas industriales.

En ejecución la parte del plan ferroviario correspondiente a la entrada Norte y enlace subterráneo, habrá de llevarse a cabo después la de la entrada Sur, y finalmente las obras del cinturón exterior.



# PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID

## FERROCARRILES



- Ferrocarriles
- Ferrocarril subterráneo
- Estación de viajeros
- Estación de mercancías
- Estación mixta
- Estación de clasificación

ESCALA 1:50000





# PLANO GENERAL DE ZONAS INDUSTRIALES

## EXPLICACION

EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID se consideran las industrias bajo los dos aspectos de servicio a la Ciudad y de influencia en los edificios vecinos.

Con respecto al primero se distinguen tres grupos. Las de servicio anejo a la zona de vivienda; aquellas cuya economía obliga a su emplazamiento dentro del núcleo urbano, y finalmente las que sirviendo a la Ciudad o mercados mayores pueden situarse en la periferia de la misma. Atendiendo al segundo aspecto aparecen tres clases distintas: industrias compatibles con la vivienda mediante pequeño aislamiento; industrias compatibles con la vivienda e industrias incompatibles con la vivienda y cuyo servicio no obliga a situarlas en el casco urbano. De esta forma se definen los tres tipos de agrupación adoptados en el Plano. Industrias dispersas, agrupadas en núcleos y agrupadas en zonas.

LA INDUSTRIA DISPERSA se concreta a la indispensable para el servicio de las zonas residenciales, estableciéndose limitaciones que se fijan en las ordenanzas.

EL NUCLEO INDUSTRIAL reúne las industrias necesarias a la Ciudad, que una separación prudencial hace compatibles con la zona de vivienda. Se sitúan teniendo en cuenta el emplazamiento de las industrias existentes y en puntos de fácil comunicación con el resto de la Ciudad. Se proyectan quince núcleos industriales, además de las agrupaciones de almacenes inmediatos a las actuales estaciones de Las Peñuelas, Imperial, Cerro Negro, Cerro de la Plata y las futuras de Chamartín y Fuencarral, que reúnen todos los de la Ciudad.

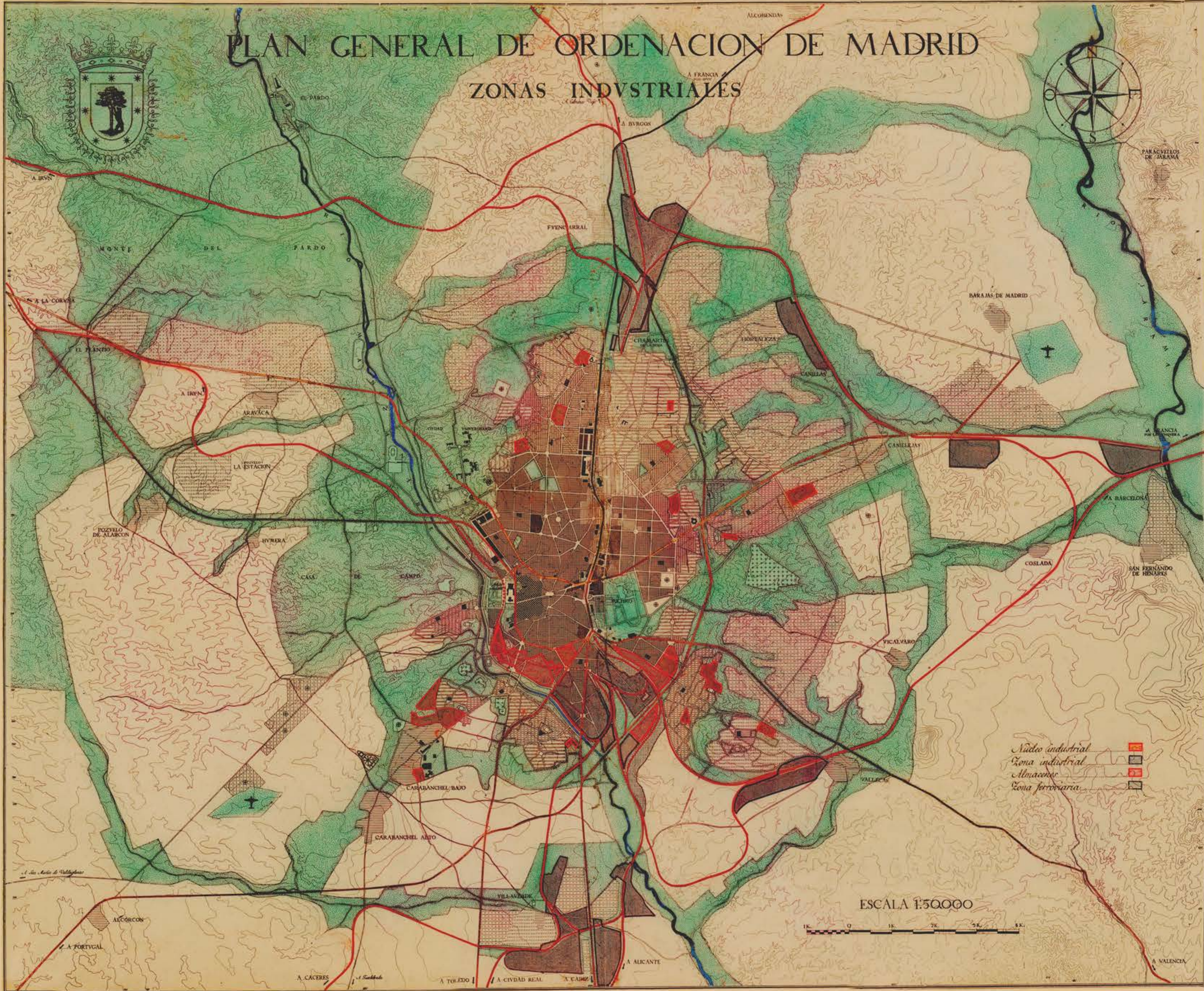
LAS ZONAS INDUSTRIALES recogen aquellas industrias que por su incomodidad y mercado han de situarse aisladas de la Ciudad. Se han proyectado dos con carácter transitorio: la de Delicias y la de Méndez Alvaro. Las restantes zonas industriales se disponen a lo largo del ferrocarril de cintura e inmediatas a las vías de penetración y a la de circunvalación exterior. Se sitúan en Villaverde Alto, Vallecas, Canillejas, San Fernando y Hortaleza.

La ordenación industrial se completa al fijar normas restrictivas para los servicios indispensables a la Ciudad, y al recoger en zonas incómodas de ordenanza especial las industrias existentes mal emplazadas y de difícil extinción.



# PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID

## ZONAS INDUSTRIALES



Núcleo industrial  
Zona industrial  
Almacén  
Zona ferroviaria

ESCALA 1:50000





# PLANO GENERAL DE ZONAS VERDES

## EXPLICACION

EL PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID, divide la Ciudad en tres partes perfectamente diferenciadas. La primera, constituida por el casco urbano, reúne las funciones de carácter directivo. La segunda, formada por los núcleos secundarios, suburbios y satélites. La tercera, finalmente, engloba las zonas circundantes de realización posible con la vida diaria de la Ciudad. La separación de estas tres partes aparece establecida y queda materializada en los tres anillos verdes siguientes:

PRIMER ANILLO. — Recorre en su parte Oeste y Sur, la vaguada del Manzanares; en la Este, la del Abroñigal, y en la Norte, el Arroyo de los Pinos. Rodea y limita el casco urbano, y armoniza y compone en conjunto con las fachadas de la Ciudad.

SEGUNDO ANILLO. — Formado en su parte Norte por el Monte de El Pardo, Moraleja y Valdelatas; en la Oeste, por el de la Reina; sigue por los arroyos de Butarque y la Gavia, y se cierra por último después de pasar por las cotas de Almodovar (Vallecas), San Cristóbal (Vicálvaro) e Hinojosa (Canillas). Engloba los suburbios y los poblados correspondientes a las zonas industriales, proyectadas a lo largo del ferrocarril de circunvalación.

TERCER ANILLO. — Definido al Norte por los montes de El Pardo y Viñuelas; al Oeste, por el río Guadarrama; al Sur, por el arroyo Culebro, y al Este, por el río Jarama. Constituye la zona de expansión y desahogo de la Ciudad.

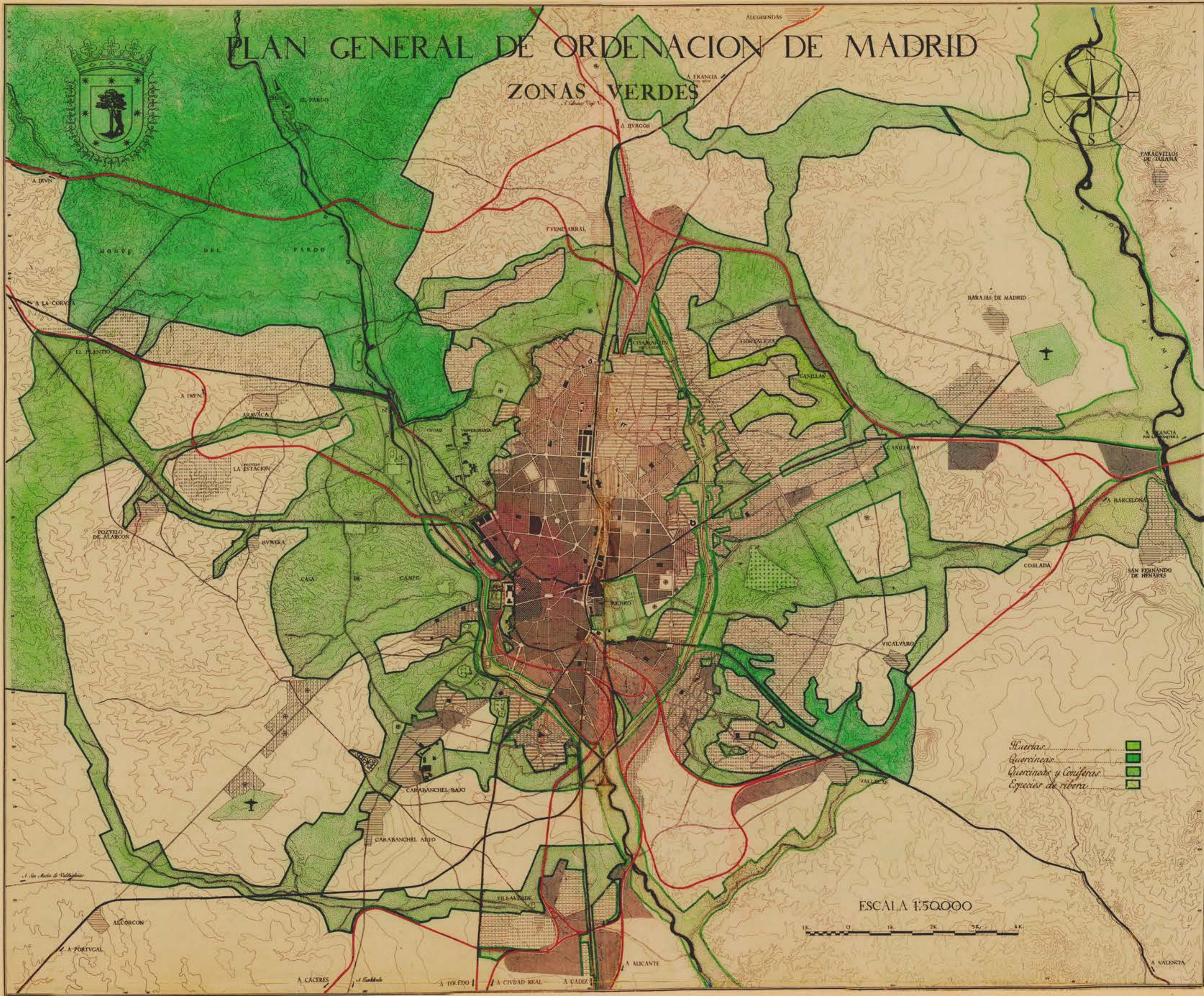
La red de espacios libres se completa por cuñas, que unen radialmente los tres anillos mencionados y se prolongan, penetrando en el casco urbano hasta enlazar con los parques del Retiro, Rosales, Canal de Isabel II y prolongación de la Castellana. De estas cuñas, unas enlazan el primer anillo con el segundo, y su emplazamiento aproximado nos permite designarlas con los nombres de Hortaleza (Norte y Sur), Canillas, Carretera de Francia (por la Junquera), Canillejas, Vicálvaro (Norte), Vallecas (Norte y Oeste), río Manzanares, Carabancheles y Ferrocarril del Norte. Las restantes cuñas, más al exterior, unen el segundo anillo con el tercero y guardan, en términos generales, localizadas por la del Sur de Alcobendas, Sur de Barajas (por la carretera arriba citada), Coslada y río Manzanares.

Quedan de este modo los núcleos edificados, completamente delimitados como islas de vivienda y trabajo, sobre un fondo verde.



# PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MADRID

## ZONAS VERDES



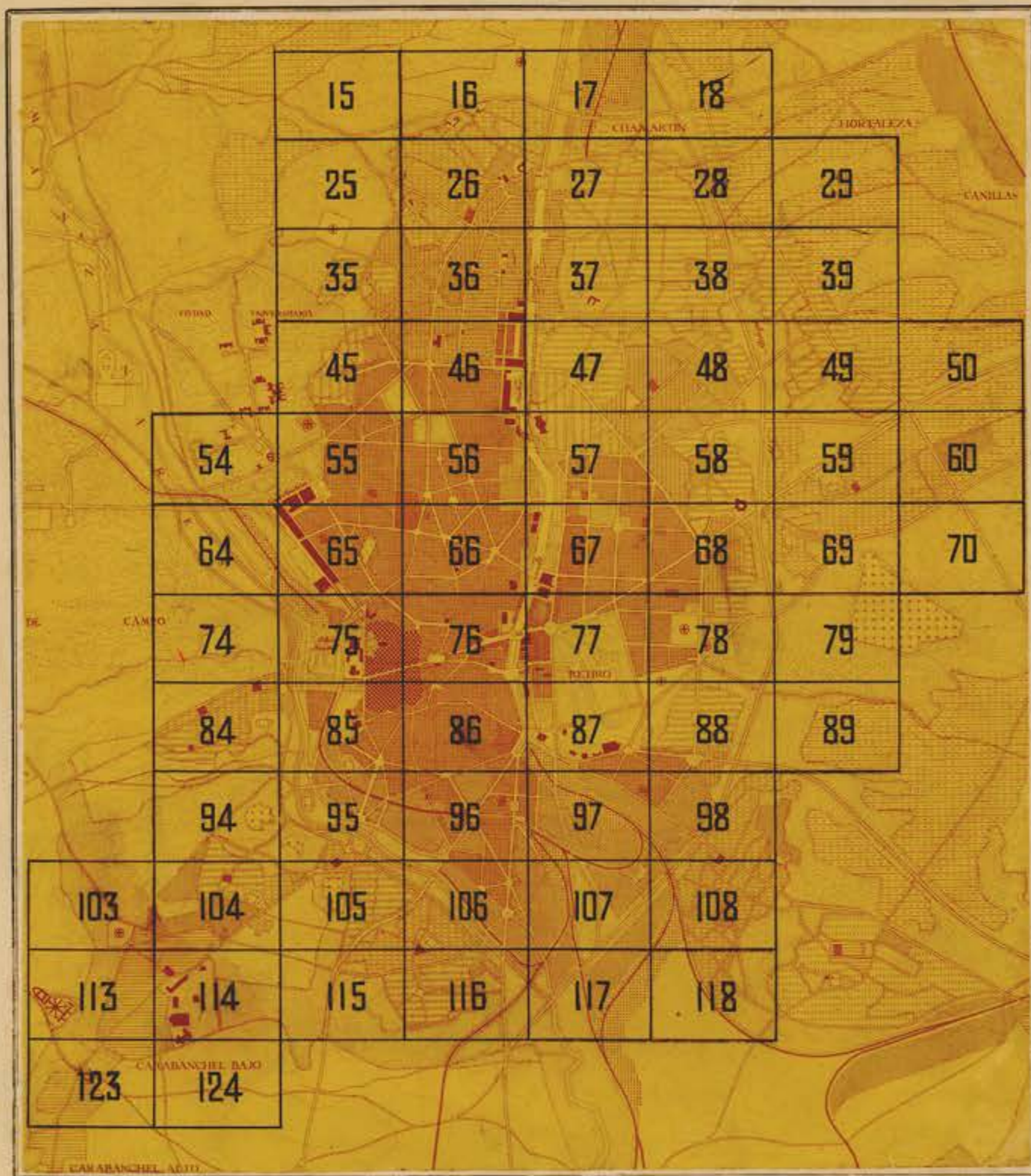
Frías  
Quercinas  
Quercinas y Coníferas  
Especies de ribera

ESCALA 1:50000





# PLANO DIRECTOR DEL GENERAL DE ORDENACION



ESCALA 1:50000

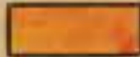


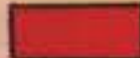
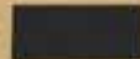



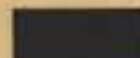
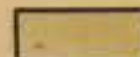
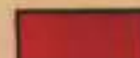
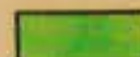


PLANO DE ORDENACION

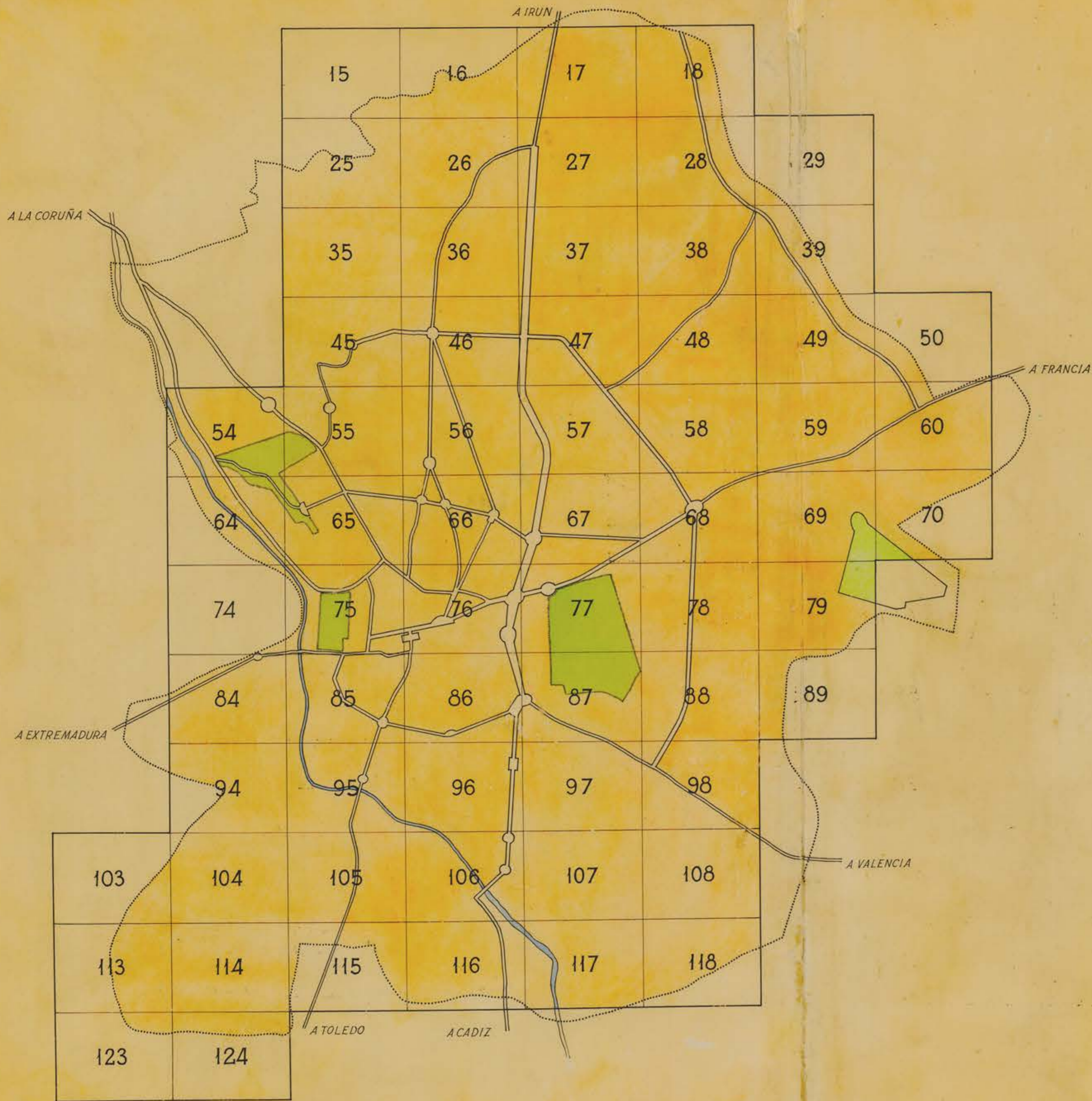
ESCALA 1:2000



# LEYENDA

Edificación de 1 a 3 plantas. . . . .	
Edificación de 4 y 5 plantas. . . . .	
Edificación de 6 y 7 plantas. . . . .	
Edificación de más de 7 plantas. . . . .	
Edificios públicos . . . . .	
Edificios de espectáculos . . . . .	
Zonas verdes . . . . .	
Zonas industriales. . . . .	
Industrias en fachada. . . . .	
Cerámicas. . . . .	
Hospitales. . . . .	
Cementerios . . . . .	

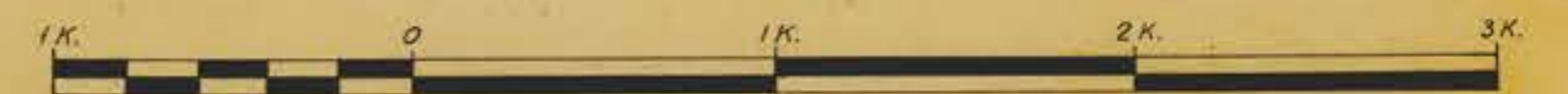




## LEYENDA

- Edificación de 1 a 3 plantas* .....
- Edificación de 4 y 5 plantas* .....
- Edificación de 6 y 7 plantas* .....
- Edificación de más de 7 plantas* .....
- Edificios públicos* .....
- Edificios de espectáculos* .....
- Zonas verdes* .....
- Zonas industriales* .....
- Industrias en fachada* .....
- Cerámicas* .....
- Hospitales* .....
- Cementerios* .....

ESCALA 1:20000





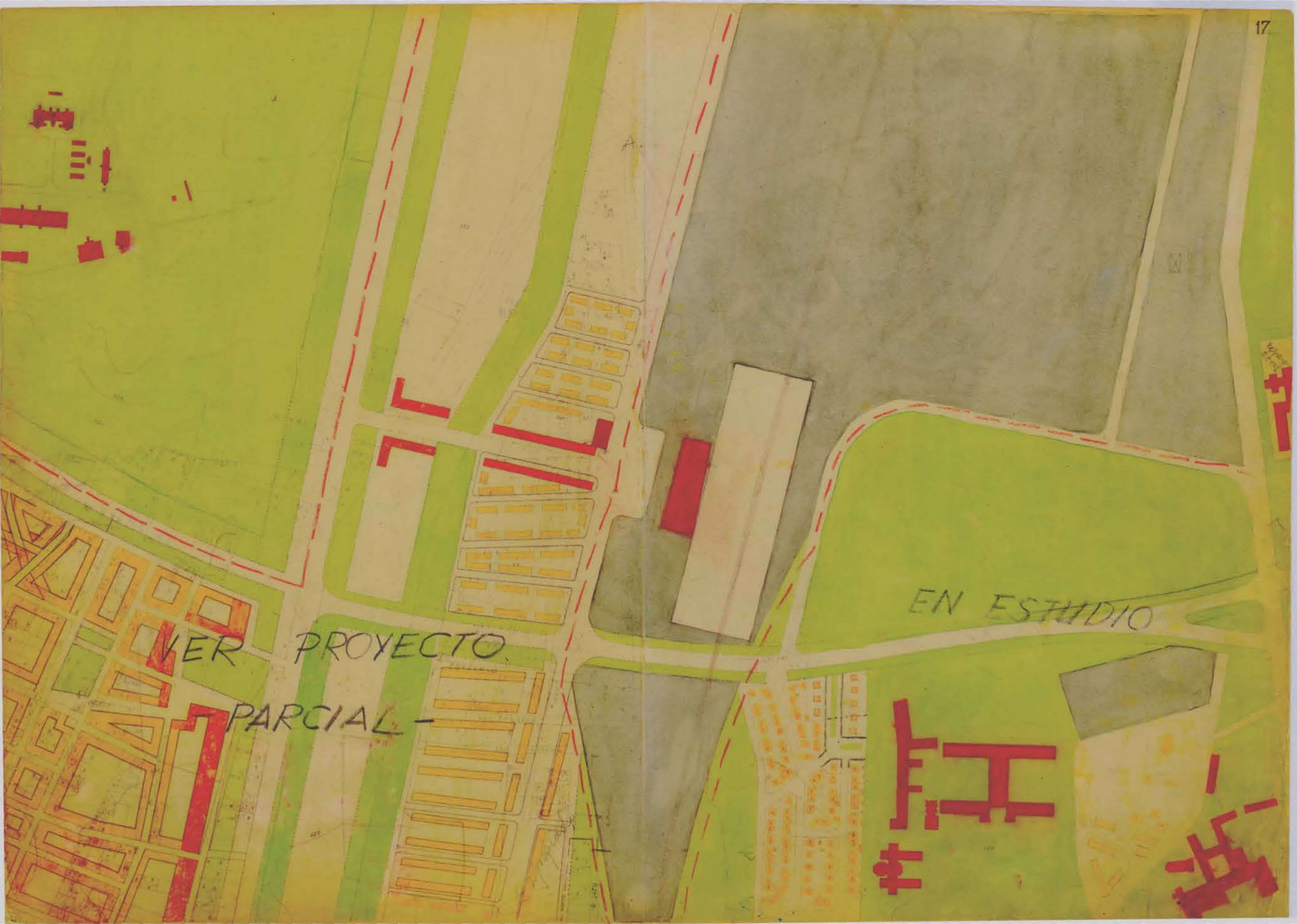






VER PROYECTO  
PARCIAL





VER PROYECTO  
PARCIAL

EN ESTUDIO



Pollido  
Manuel

EN

ESTUDIO



Hacia la camotera

Ord. 26

Rm 43/46

Hacia la vaqueria

Ord. 26

E

ALCANTARILLAS

BARRIOS DE ALTAJUNCO

LOPEZ VELAZQUEZ

FOGAT

FRANCO

BOYER HERRERA

ADRIAN

CIRIAS

Y. MONTE









W. A. H. ...  
Cuyll Tamoban

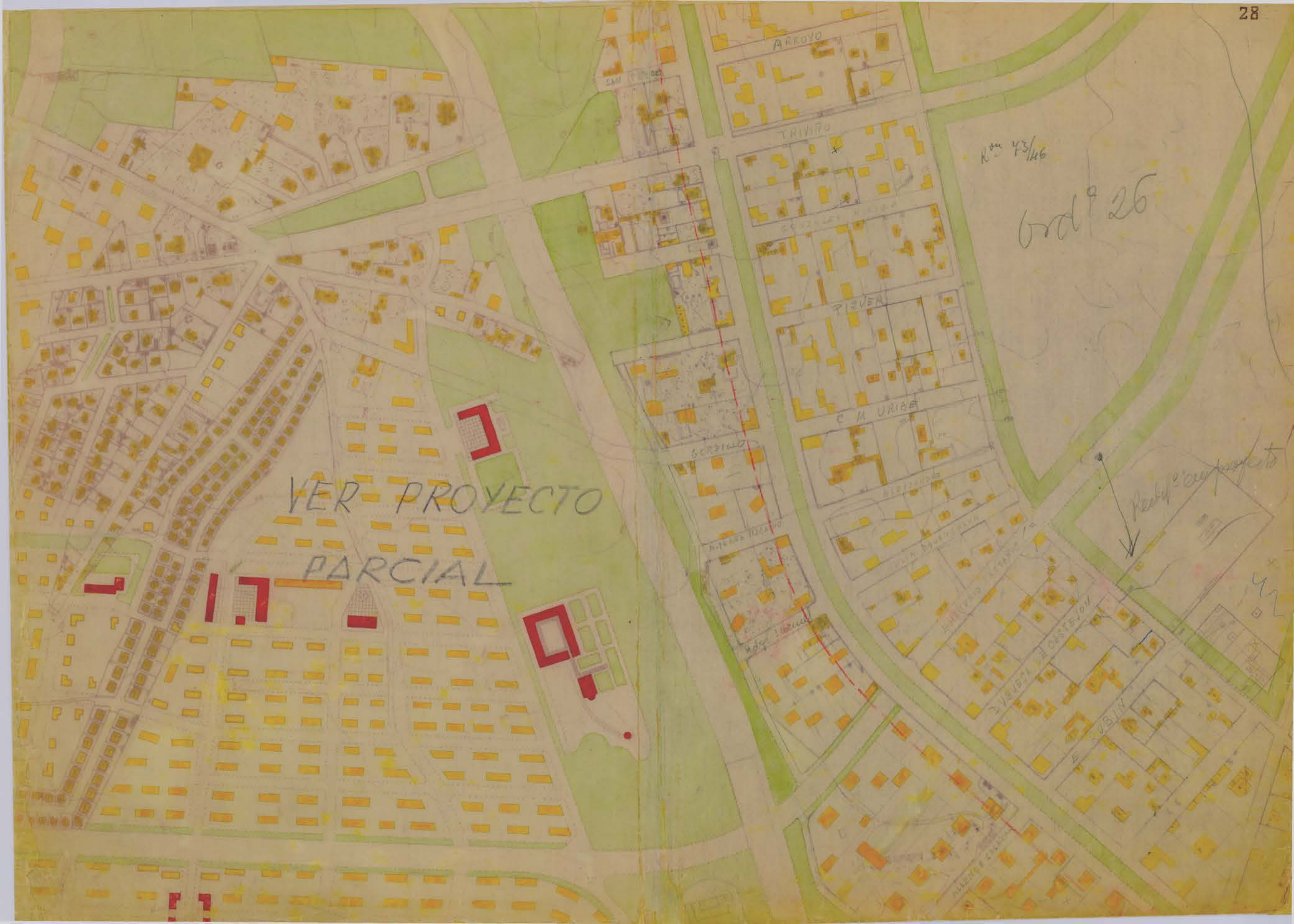
VER PROYECTOS  
PARCIALES











VER PROYECTO  
PARCIAL

ARROYO

TRIVIPO

PUEVA

C M URIAS

SORDIHO

ALVARADO

Rm 43/46

Ord 26

Rediseño de proyecto

42

CRISTÓBAL

E. V. B. I. V.



Water Street

Water Street



Collado Corral  
map of 78-1-55





FRANCIS RODRIGUEZ

POLIGONO F. RODRIGUEZ

R-1 12/71

R-1 25/67

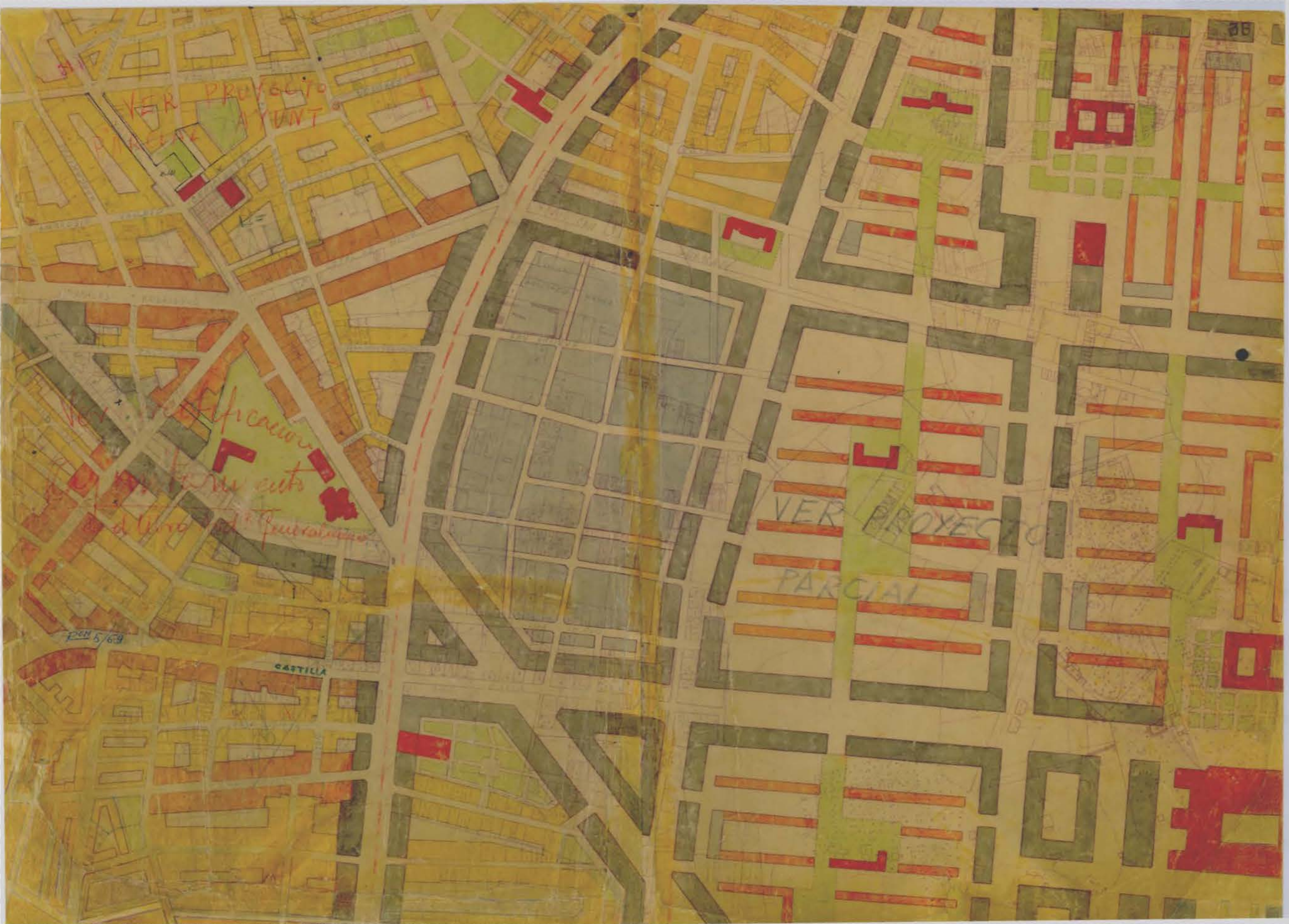
R-1 28/71

R-1 20/54

R-1 73







VER PROYECTO  
AYUNT.

*Cantillas*  
*de las*  
*de las*  
*de las*

VER PROYECTO  
PARCIAL

2015/63

CASTILLA





VER PROYECTO

PARCIAL

VER PROYECTO

PARCIAL





PAGE VIDAL

PROVEG  
BARCELONA











APROBACION  
VISTAHERMOSA  
A° 394/69

AL Ayuntamiento

R-19-72

CONDO DE COMERA

706/69

7-83/69

484/84

777/80

R-11/73

VER. P.P.

ARRA

1972-80





BOP  
4/3

B.O.C.M.-30/10/84

PROYECTO  
D.A. 118



ORD. 5 A-576/71  
SUSPENSIÓN DE  
LICENCIAS

VER P.P.

MARIA PLANES

19/6/87

A-745/68







RECTIFICACION N° 80/46  
ESCUELA POLITECNICA

ACUERDO-663/1965

PROYECTO  
PACCLAN

VITUBIO

TAMBO

SUAPEVIVIA

ERMITA





VER PROYECTO  
PARCIAL

ESTUDIO

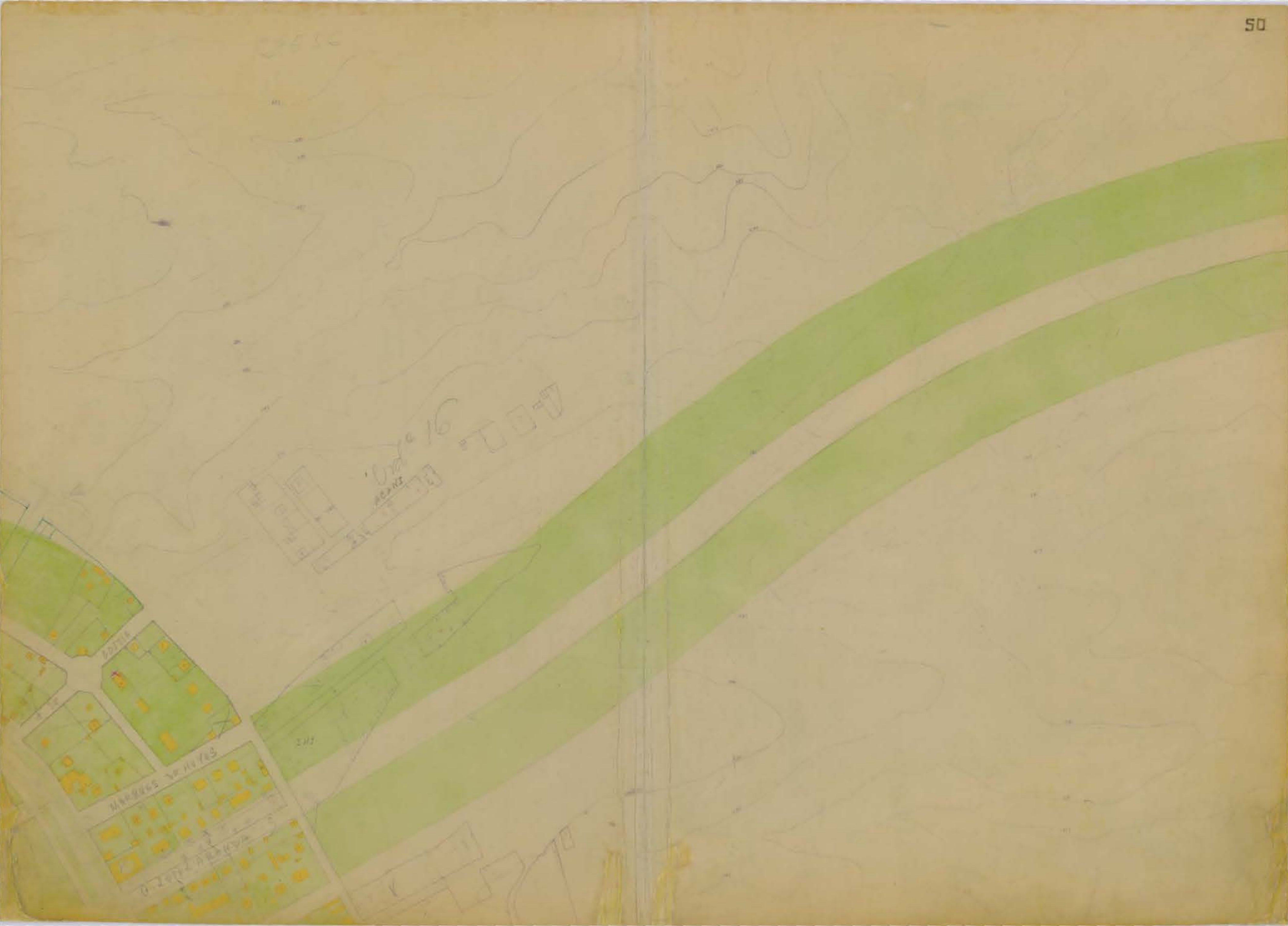




47/62



24850



16  
17

MARGES DE HAYES

18  
19









VERP.P.P.

STREET

DIP EDU

CPA

320000

10000

5/62

5/62

11/63

24-600-102

24-600-102





REN 7/68



11/1960

1/1960

460/59

23/70

- R: 5/57
- R: 23/55
- R: 27/55
- R: 28/51

*Parcels*

VERINTO

S. 104

BETHUN

S. 104

BETHUN

VERINTO

S. 104

BETHUN

VERINTO

S. 104

BETHUN





Rectificación N° 16-65

Rectificación N° 3/69

404/82

C. OLVENDO

16/55

Rectificación

PASO 19/68

VER

PLAN PARCIAL

MALDONADO

15/65





PROYECTO VERDE  
ZONA VERDE

R-37/55

10-A  
A=708/69

R-23/69

R-14/1E

RECONSTRUCCION  
15/10/69

VER. P.P.

ZONA VERDE  
PROYECTO VERDE

R-37/55

VER. P.P.

VER. P.P.

VER. P.P.

VER. P.P.





59

*AM Office*

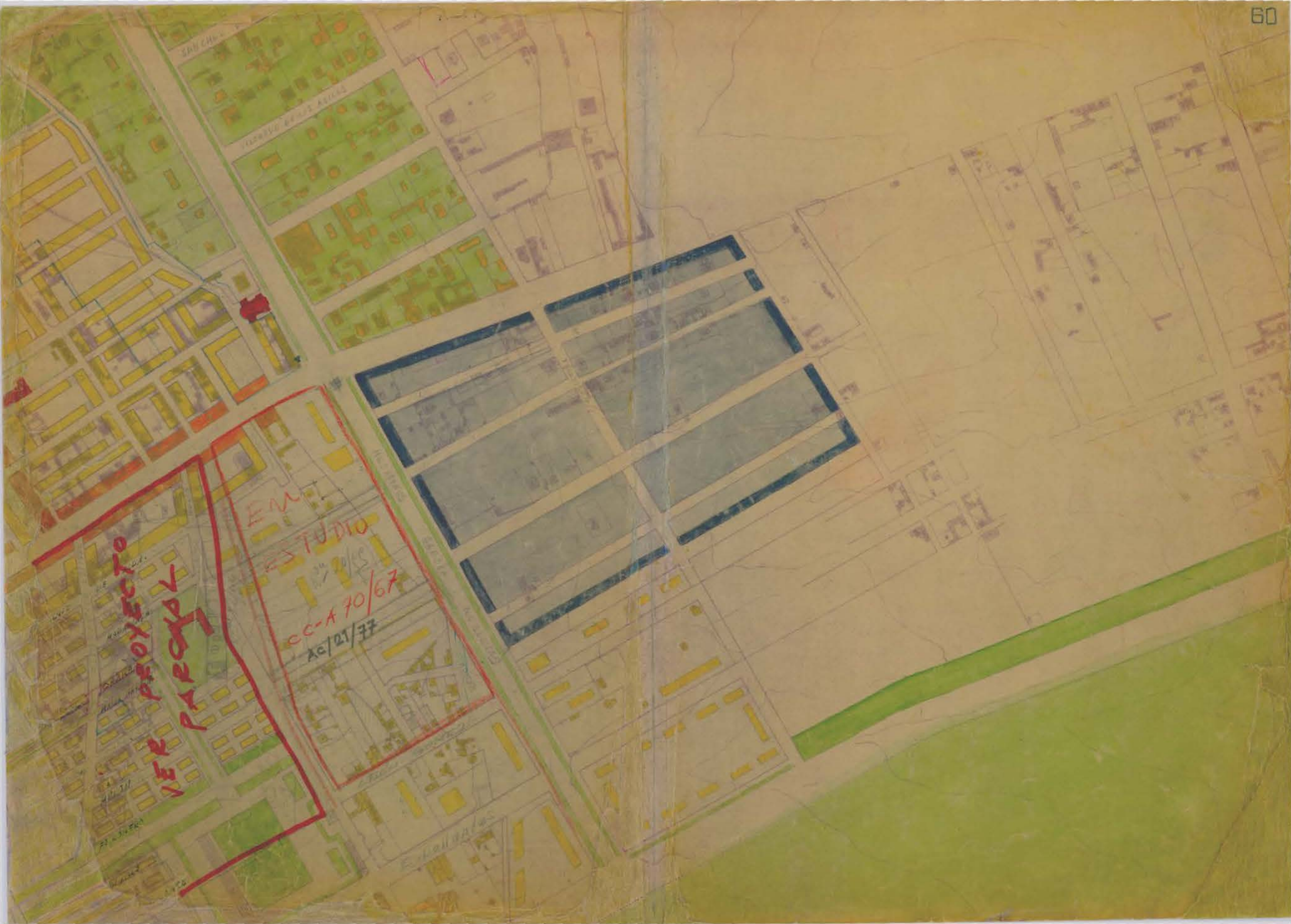
*P*

*10/17/68*

*10/17/68*

*STATION*





VER PROYECTO

EM ESTUDIO  
CC-A 70/67  
AC/21/37

STAY CH...

ALVARO GONZALEZ AVILA

ALVARO GONZALEZ AVILA

ESTUDIO





17

E. W. Hall

St. Jude's Hospital

Red building markers





SW  
Estadio

2

Two red diamond markers





VALLERKAMP

BLAUW

APPELDOORN

DE VRIJHEID

ANDRES

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

DE VRIJHEID

*Handwritten note:*  
Rijksmuseum  
1863







VER. P.P.

VER P.P.

VER. P.P.

VER. P.P.



VER

PLAN PARCIAL

31/67

12-70

4/67



23/61

15/67

MICHIGAN VALLEY

SACATA

ALVARADO

20/67

10/67

10/67

10/67

10/67

10/67

10/67

10/67





REN  
12/69

REN  
6-71

REN  
43/67

REN  
29/61

REN  
13/64

REN  
6-5/59

REN  
14/1966



57

TA VILLA

OUTGOING CASE

DE LA CHIZ

DE LA CHIZ





40/1967

CASTILLA

LISTA

D. RANCHO

ST. LA SALLE

SAGASTI

R-1/58

R-21-58

VER

MECO

ORD-3

6-29-55

12-B

X 12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

12-B

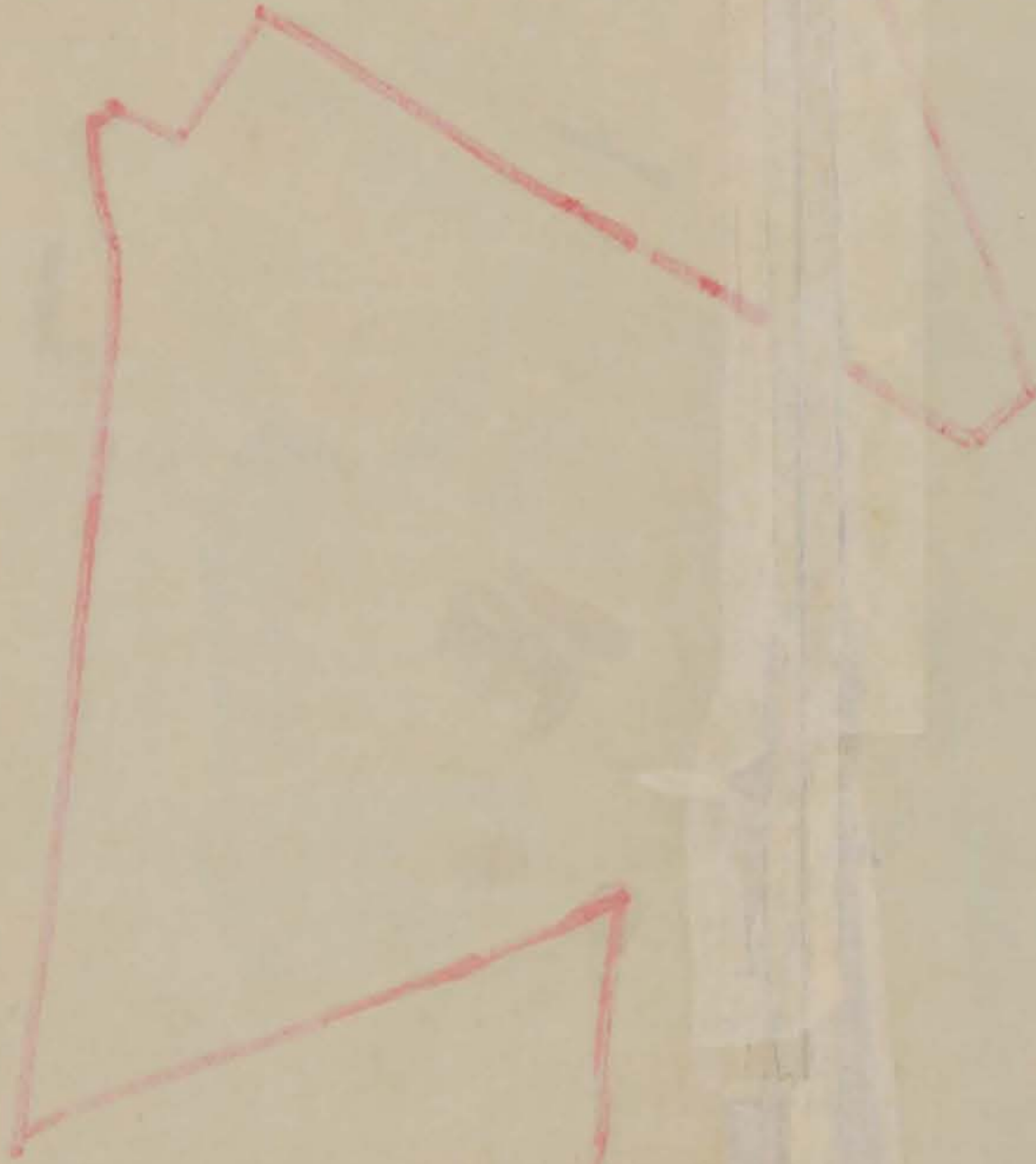
12-B

12-B

12-B







GE  
34/71

~~34/71~~





37

37/53

L=64/67

CORTES  
PUSCOPALES

PARQUE

ESTACION

ESTACION

ESTACION

ESTACION

ESTACION

ESTACION

ESTACION

ESTACION

ESTACION

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.

Handwritten notes in red ink, possibly '100' and '100'.









2-4









CARRIZALCACION DEL  
MANZANARES

ROW 16-71

AUDITORIO

R=20/47

27/69





ESTUDIO DE  
Cultural  
Donor

Handwritten notes at the bottom of the page, possibly including a date or signature.





2-151

VER  
P.P.









REP 4-71

VEGETACION

REP 72-72

ESTACION. N. JESUS  
ACUERDO-319/68  
R=6/75  
ACUERDO 76/74

RECTIFICACION  
N.E. de la calle











SEGOVIA

85

*Zona de delimitación  
por la ley de 1950*

Ac. 9/82

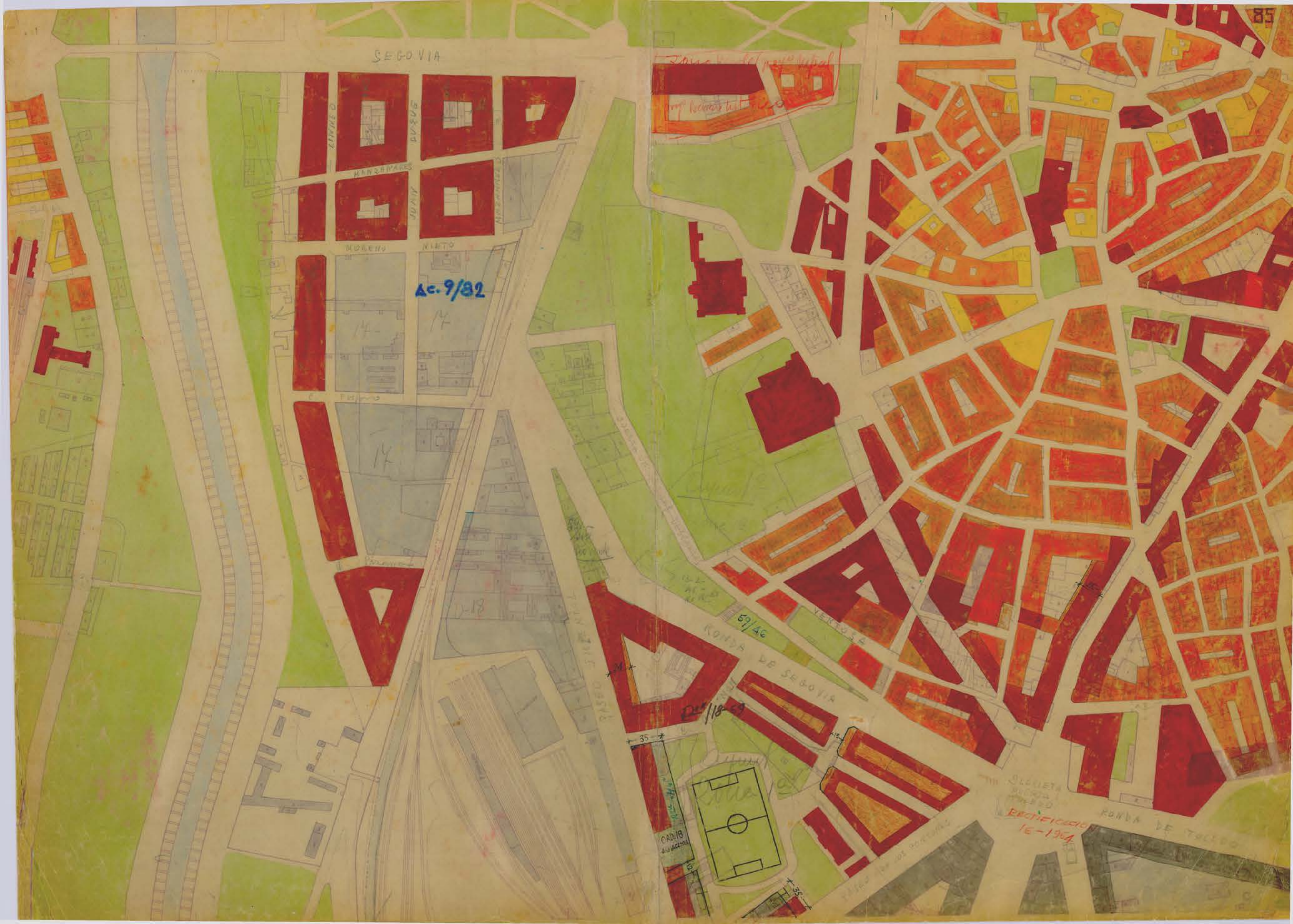
59/46

Dec 1/18-69

RECHIFICIO  
16-1964

CRD.18  
4-1-1968

T





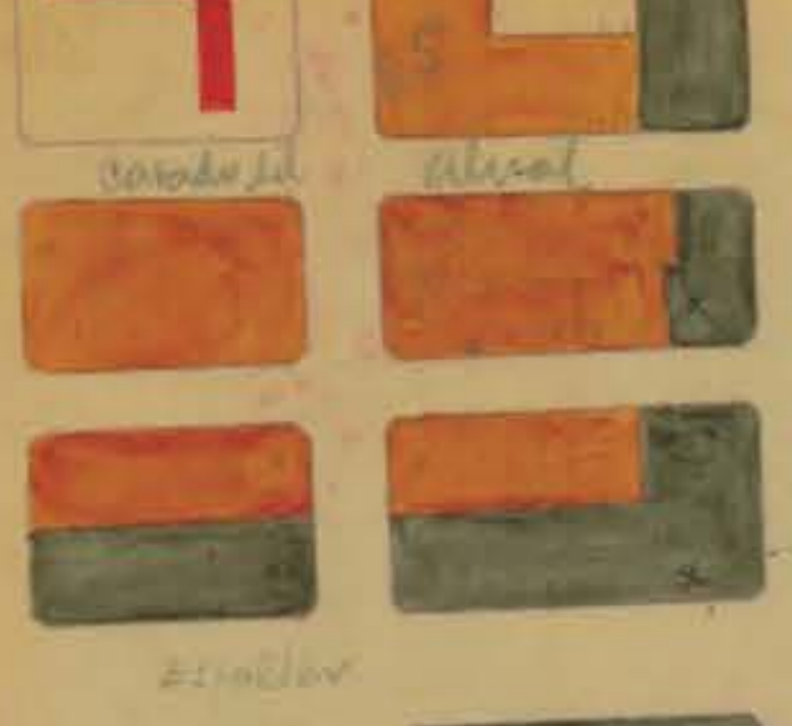


Rectification  
13/70

VEN  
P.P.

R=15/71

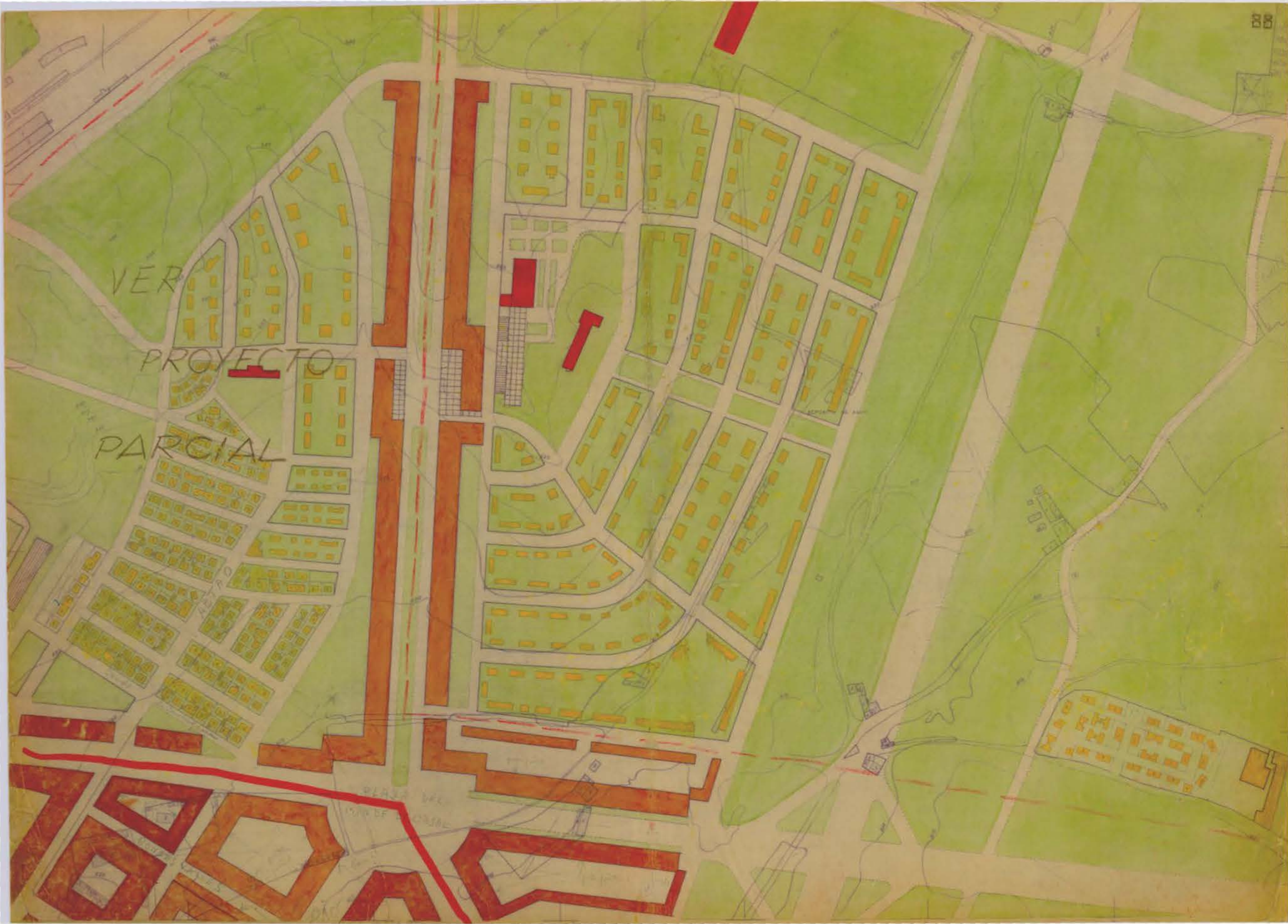




# VER PLAN PARCIAL







VER

PROYECTO

PARCIAL

00

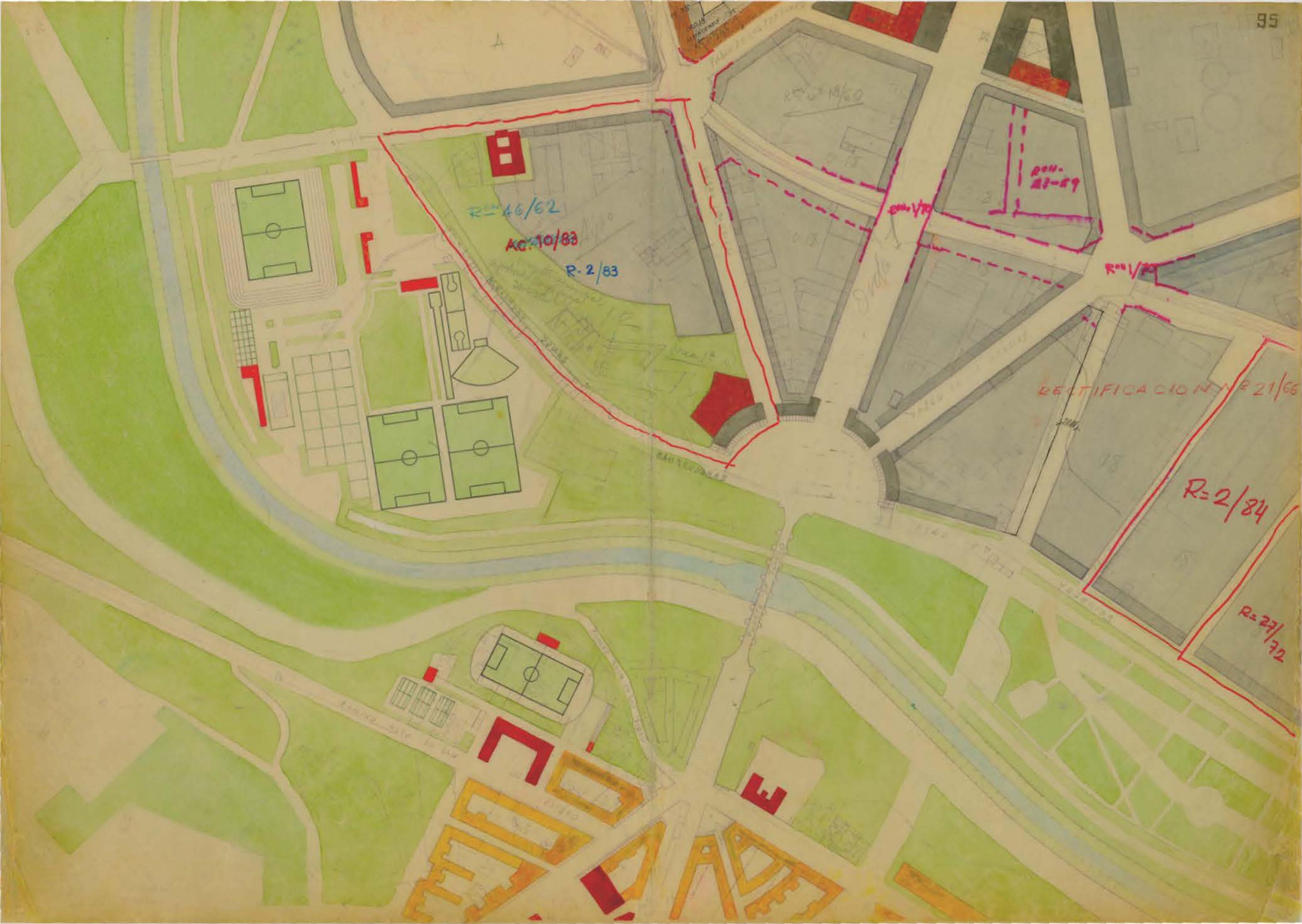












R-21/62

R-21/60

R-2/83

R-21/59

R-21/69

R-21/69

RECTIFICACION N° 21/68

R-2/84

R-27/72

Duda

15

E











Rectificación  
15/70

VER

PROYECTO

PARCIAL

BUENOS AIRES  
LE MARIA

Estudio de  
detalle.  
A-457/80

R-16/59

















VER PROYECTO  
PARCIAL

RECTIFICACION  
16/70

RECTIFICACION  
Nº 18/1966

VER PROYEC  
TO PARCIAL  
Planos...

VER  
PROYECTO  
PARCIAL





100 21/5K

VER PROYECTO  
PARCIAL

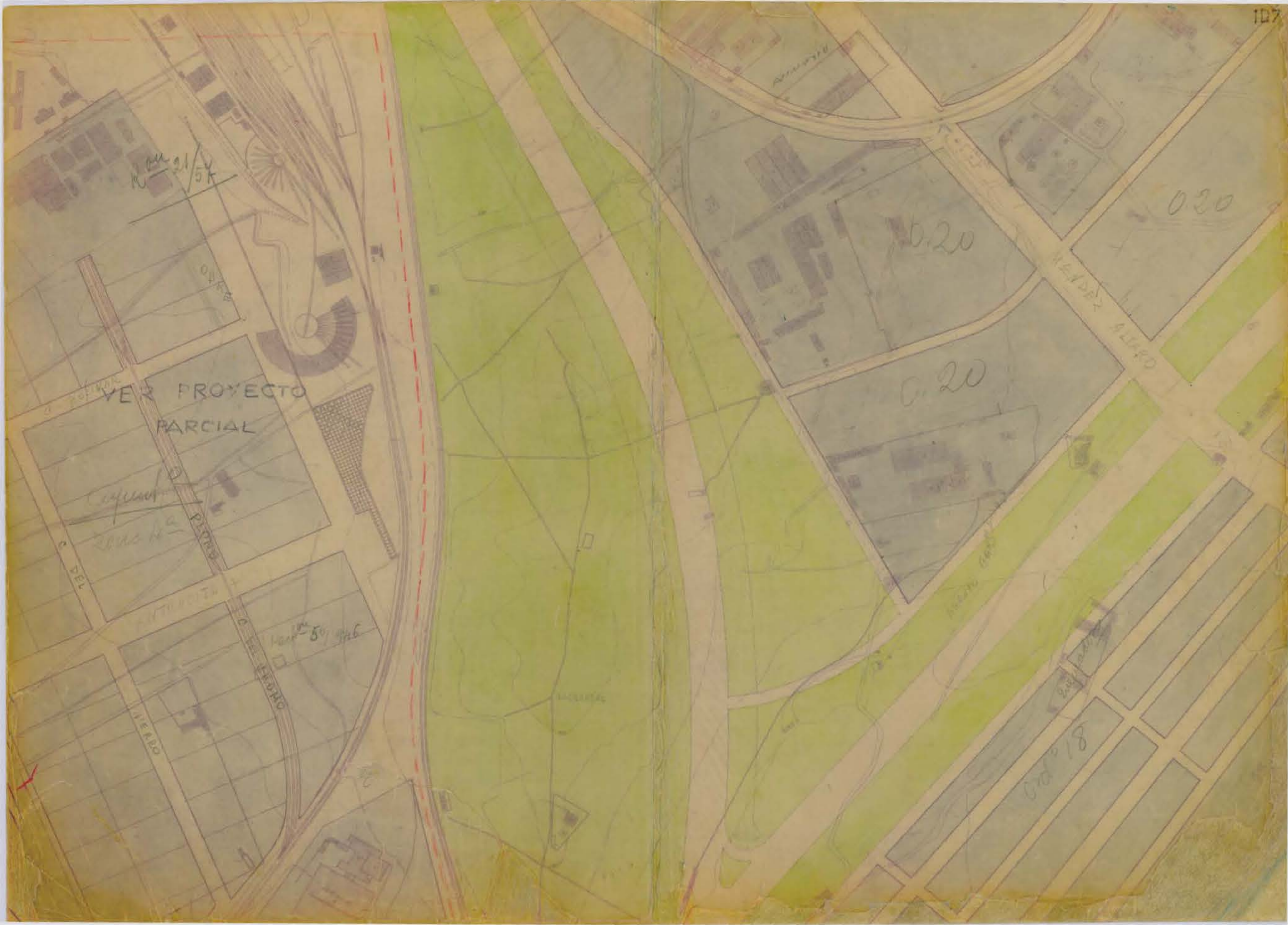
0.20

0.20

0.20

100 50/946

0.18







ORD-18A

20-34/61

20-34/67







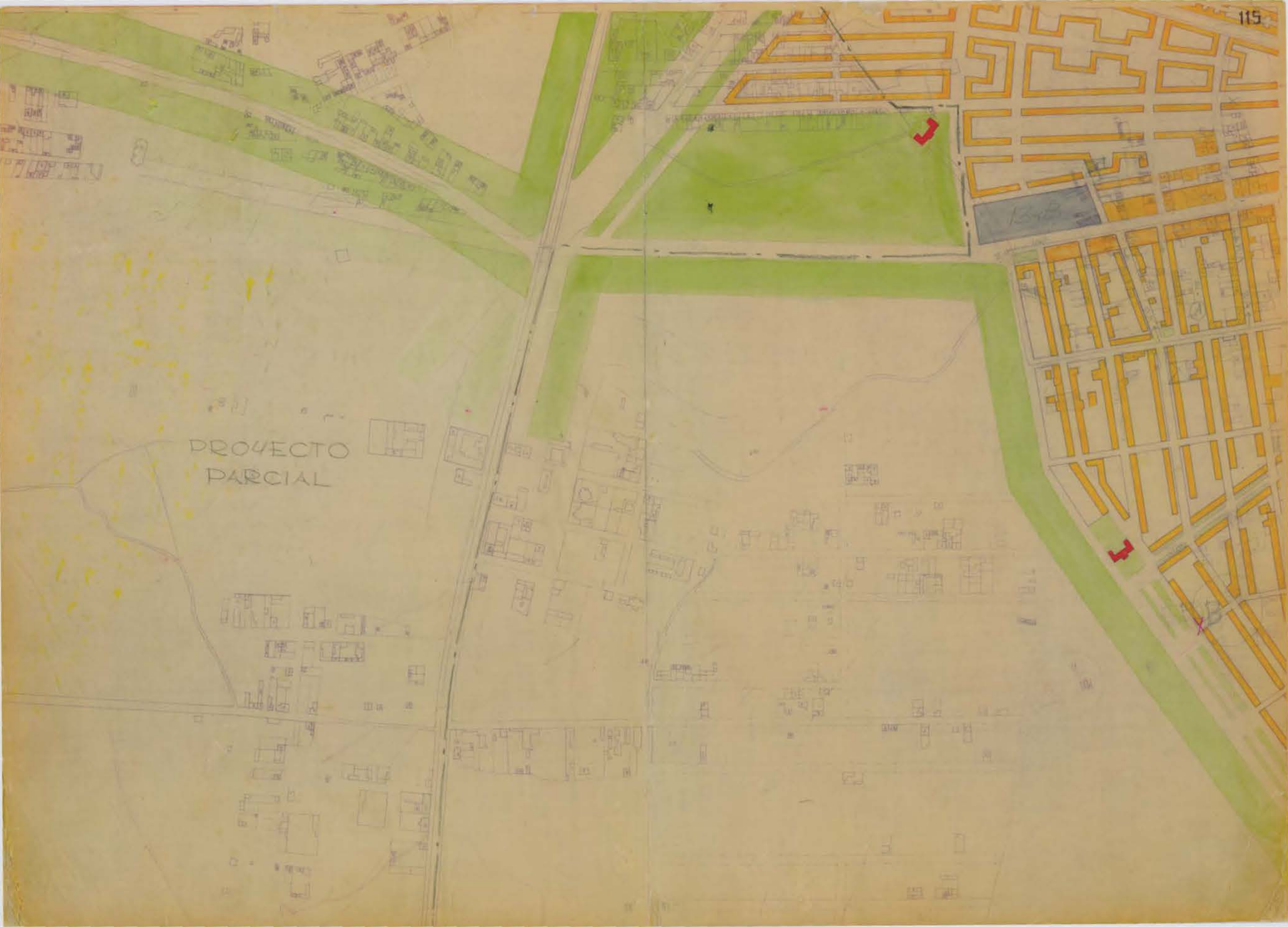




PROYECTO  
PARCIAL



PROYECTO  
PARCIAL





VER PROYECTO  
PARCIAL





VER PROYECTO  
PARCIAL

ALFONSO  
L. DIAZ

MFC+GUEK

ANTIVERO  
O.P.

VUECO  
O.P.

R-16/01







R = 31/62

Original

LOS ANGELES

1st of San Diego

2000 ft

Handwritten notes in the bottom right corner, including '2000 ft' and other illegible text.







