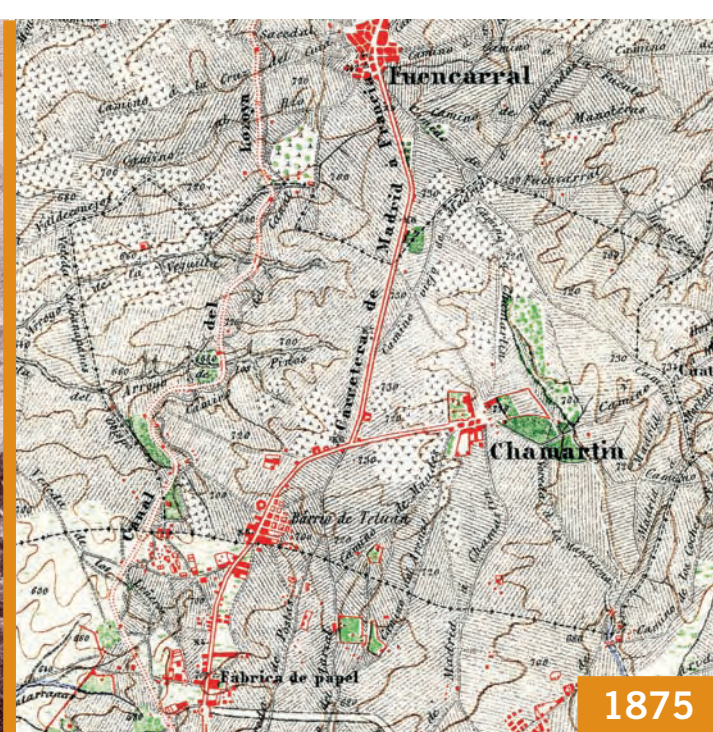
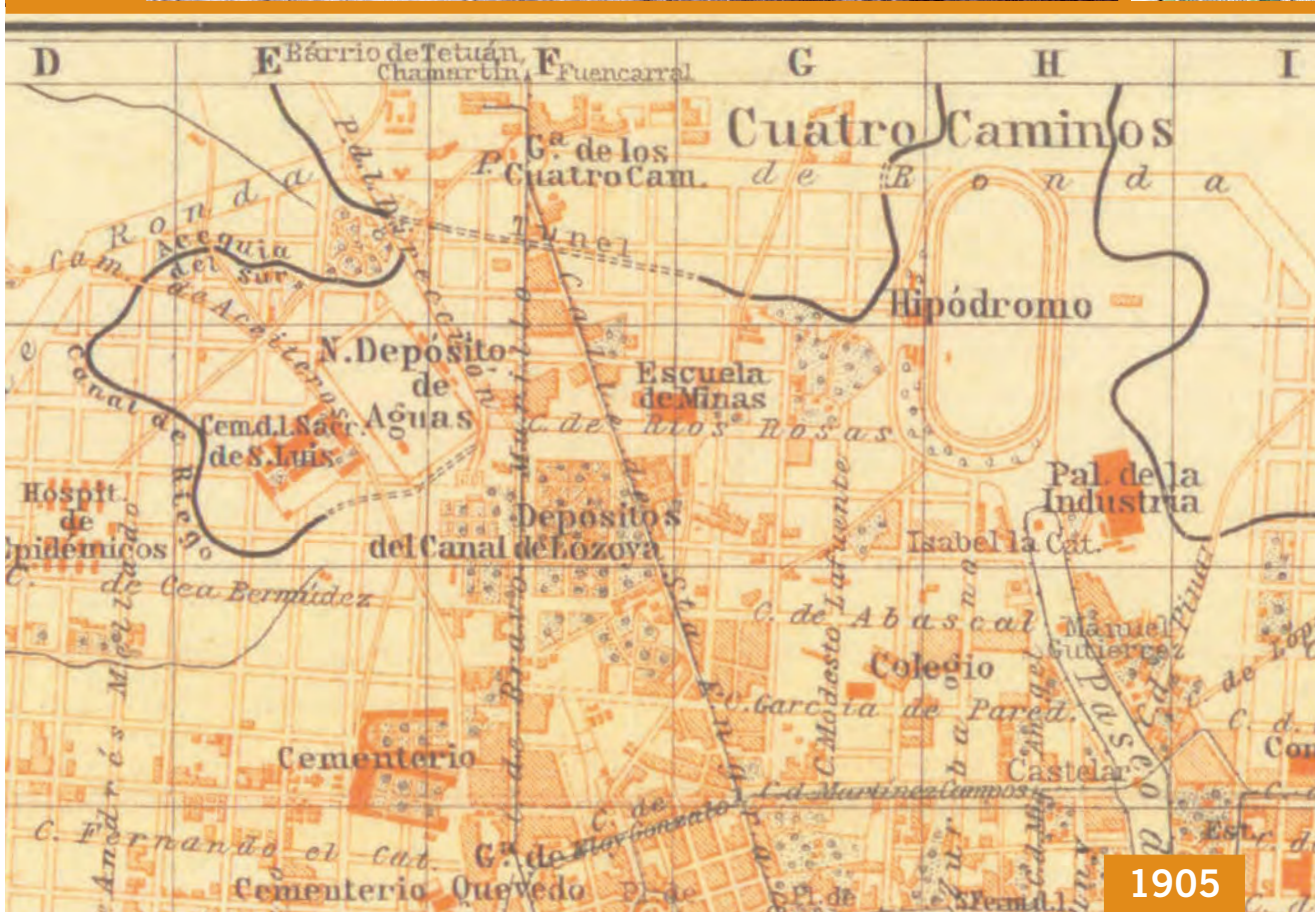
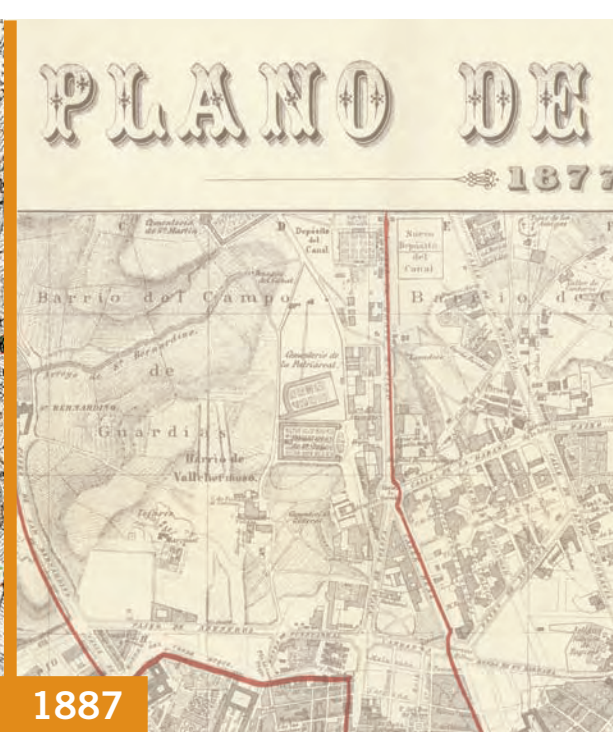




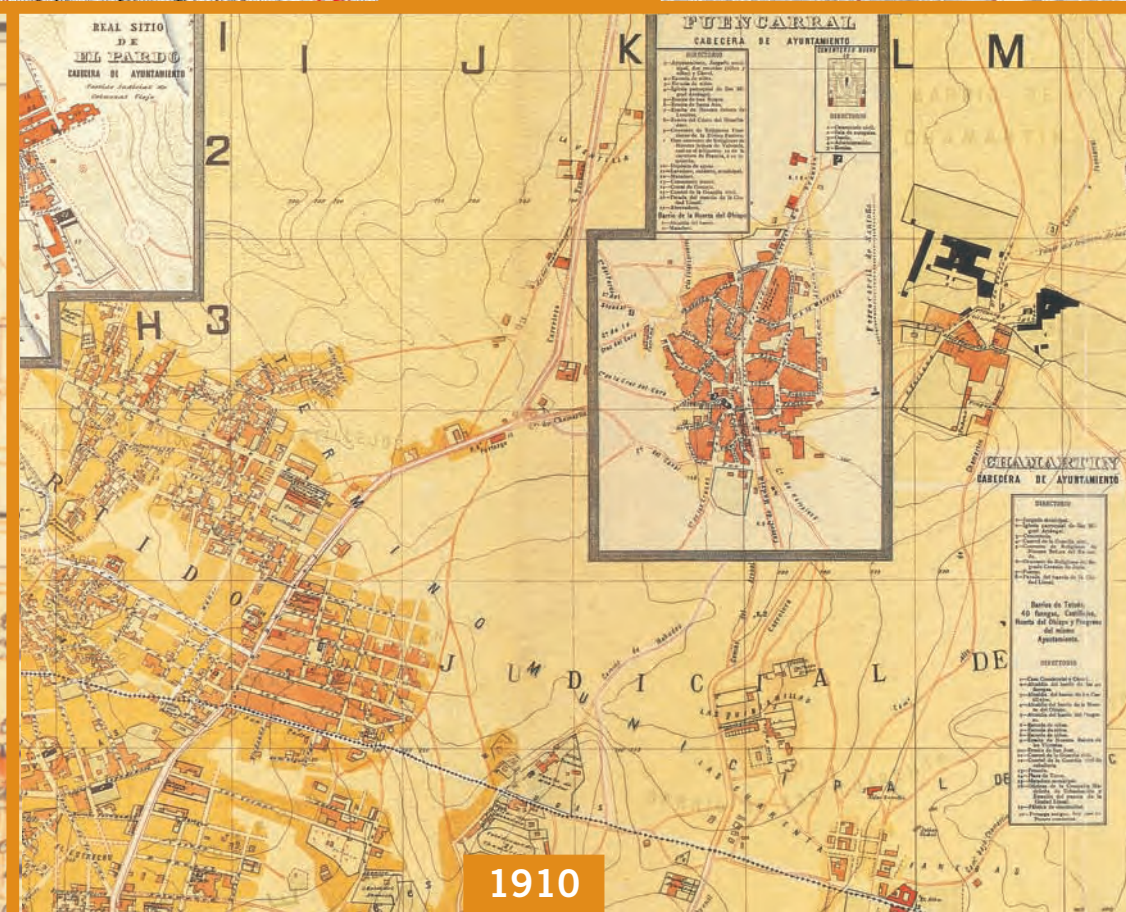
1808



1875 1887



1905



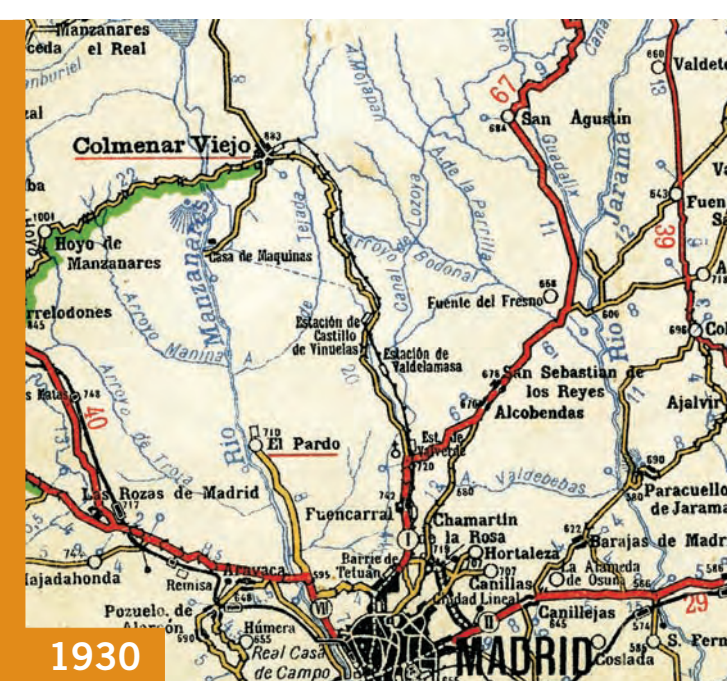
1910

Lo que hoy conocemos como la Plaza de Castilla, un pujante, cosmopolita y bullicioso rincón urbano del norte de Madrid, ha sufrido a lo largo de siglos los más diversos avatares de una historia que –aunque breve– está plagada de apasionantes episodios.

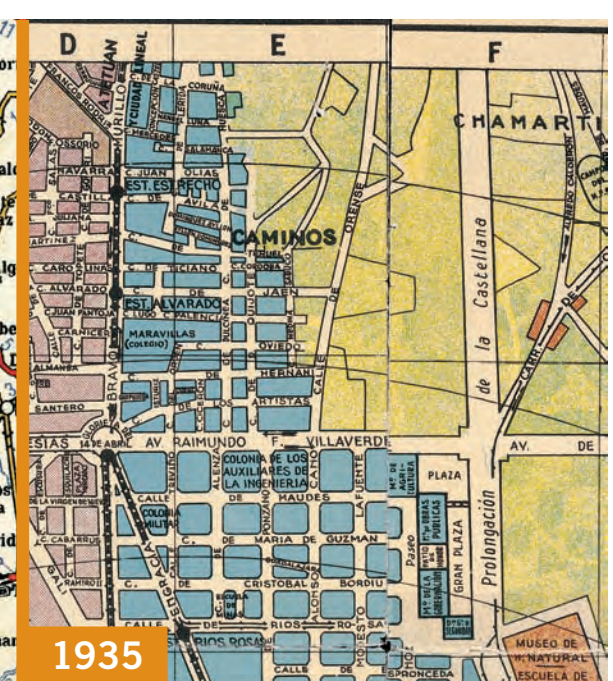
Un lejano diciembre de 1808 los fríos vientos del Guadarrama acompañan la entrada a Madrid del emperador Napoleón, que instala su cuartel general en Chamartín, por aquel entonces un pequeño pueblo de poco más de treinta casas.

A lo largo del siglo XIX, los primeros mapas urbanos de Madrid muestran una ciudad que finaliza en el entorno de Cuatro Caminos. La populosa barriada de Tetuán, pertenecía al municipio de Chamartín. Sin embargo, el crecimiento de la capital es ajeno a los límites administrativos y gracias al tranvía la antigua carretera de Madrid a Francia, la actual Bravo Murillo, se va poblando de viviendas.

En aquel entonces, la actual Plaza de Castilla era la bifurcación de la carretera de Francia y el camino a Chamartín. Junto al mojón del kilómetro 6 de dicha carretera se levanta el Portazgo donde se tributaba por las mercancías traídas a la ciudad y, poco más allá, el “Hotel de Negro” servía de posada para los arrieros.



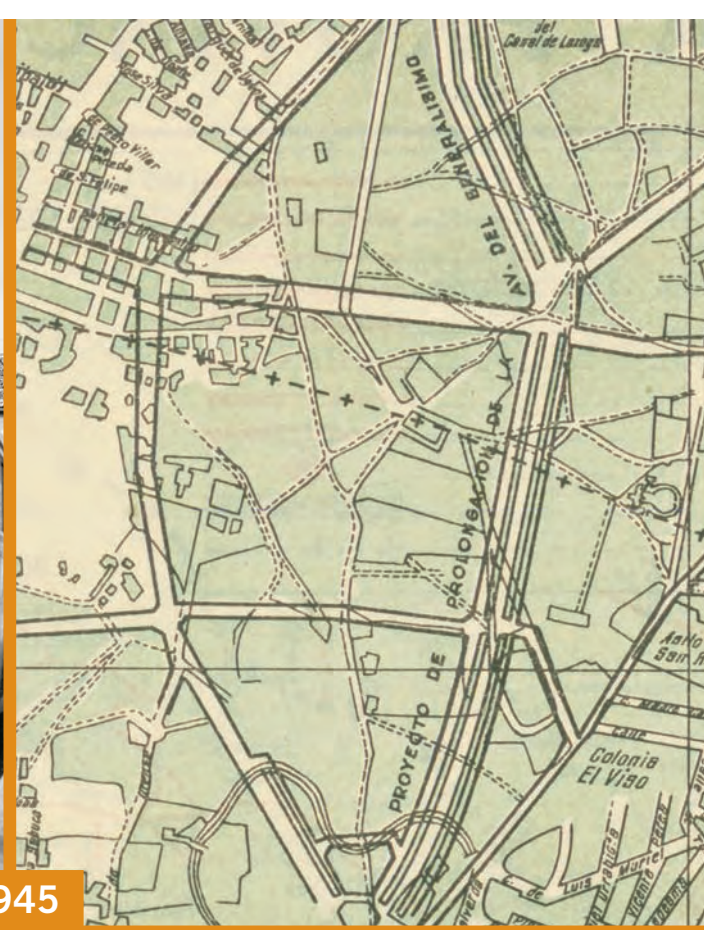
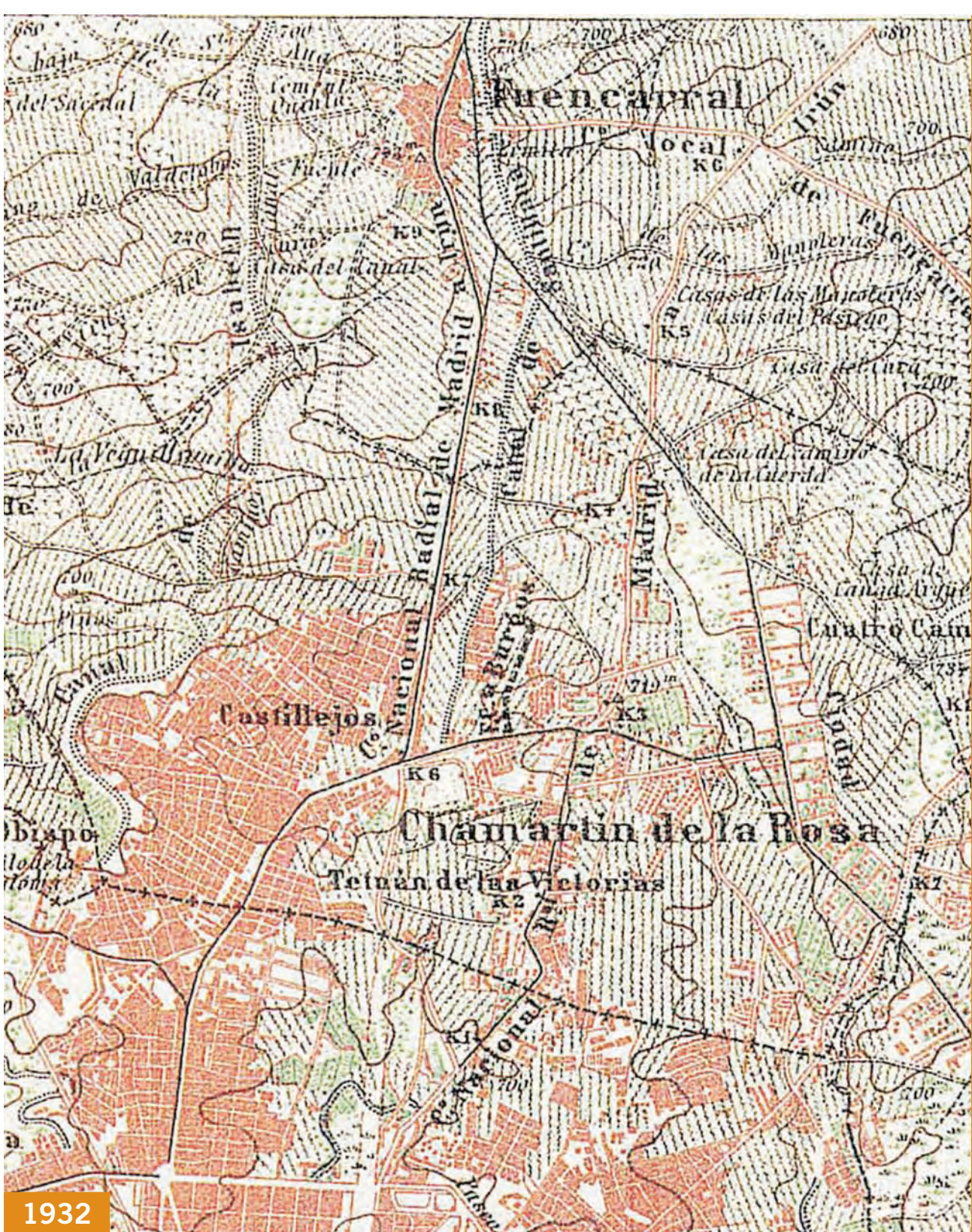
1930



1935



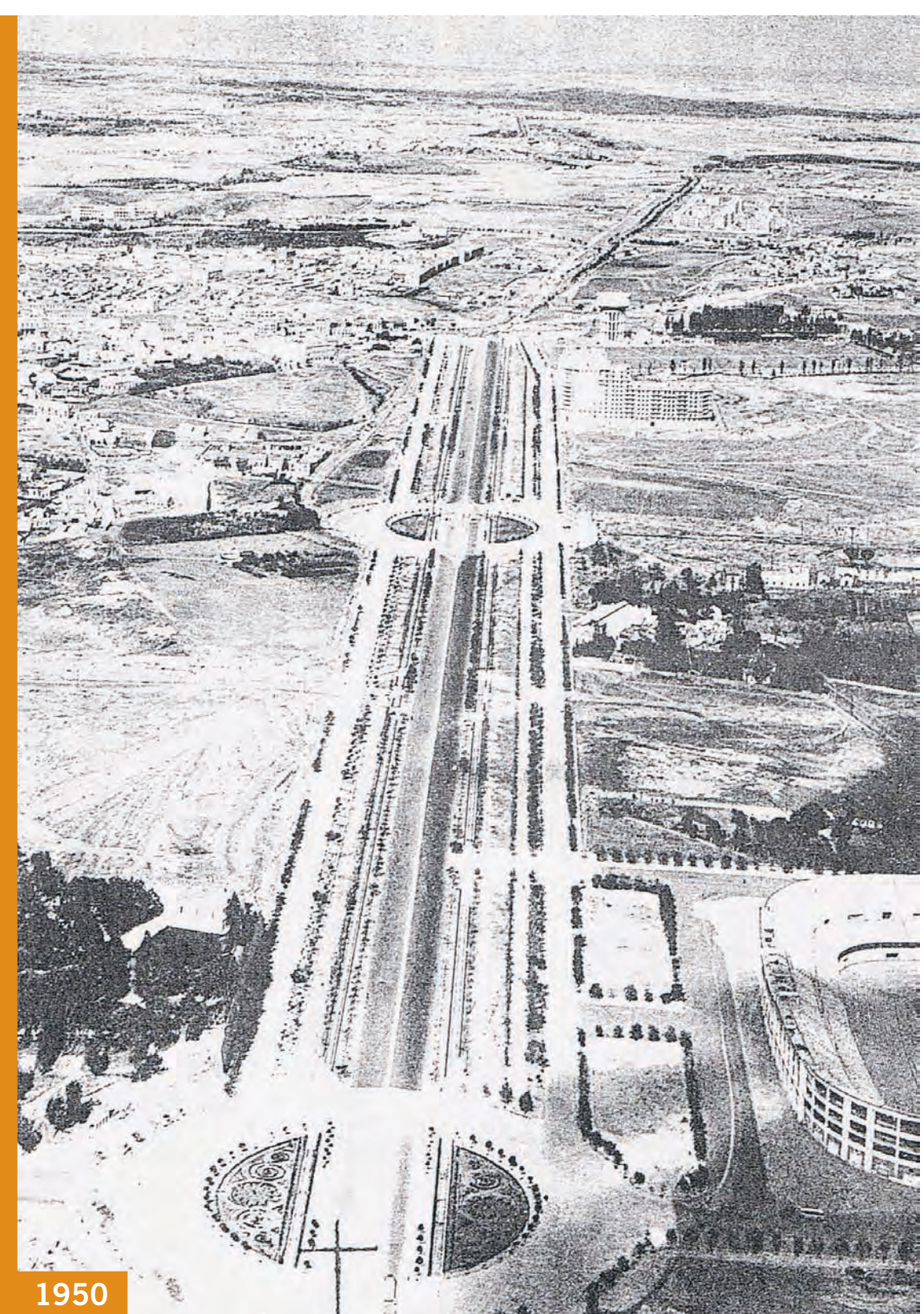
1930



Finalizada la Guerra Civil, la zona va a seguir creciendo a un ritmo vertiginoso. Se consolidan barrios como Tetuán, que incluso contaba con plaza de toros, Castillejos o La Ventilla. A mediados de los años cuarenta se traza una amplia avenida desde los Nuevos Ministerios hacia el norte con la intención de dignificar una zona que estará llamada a convertirse en el nuevo centro de negocios de Madrid. Esta nueva arteria urbana será bautizada como “Avenida del Generalísimo” y en su intersección con la antigua carretera de Francia se planificará una inmensa plaza circular conocida como “La Plaza de Castilla”.

Poco a poco, este nuevo espacio urbano se irá poblando de vida. En 1952 se levanta el inconfundible cuarto depósito del Canal de Isabel II y en esa misma época Chamartín, Fuencarral y otros municipios del entorno son anexionados a Madrid, por lo que podemos decir que la Plaza de Castilla comienza a ser verdaderamente “madrileña” en esos años.

Aunque la línea 1 de Metro, la más antigua de la red, se prolongó desde Cuatro Caminos a Tetuán en 1929, no será hasta 1961 cuando llegue a Plaza de Castilla. A partir de entonces las líneas de autobuses que conectan Madrid con los pueblos del norte de la región van estableciendo sus cabeceras en el entorno de la plaza.





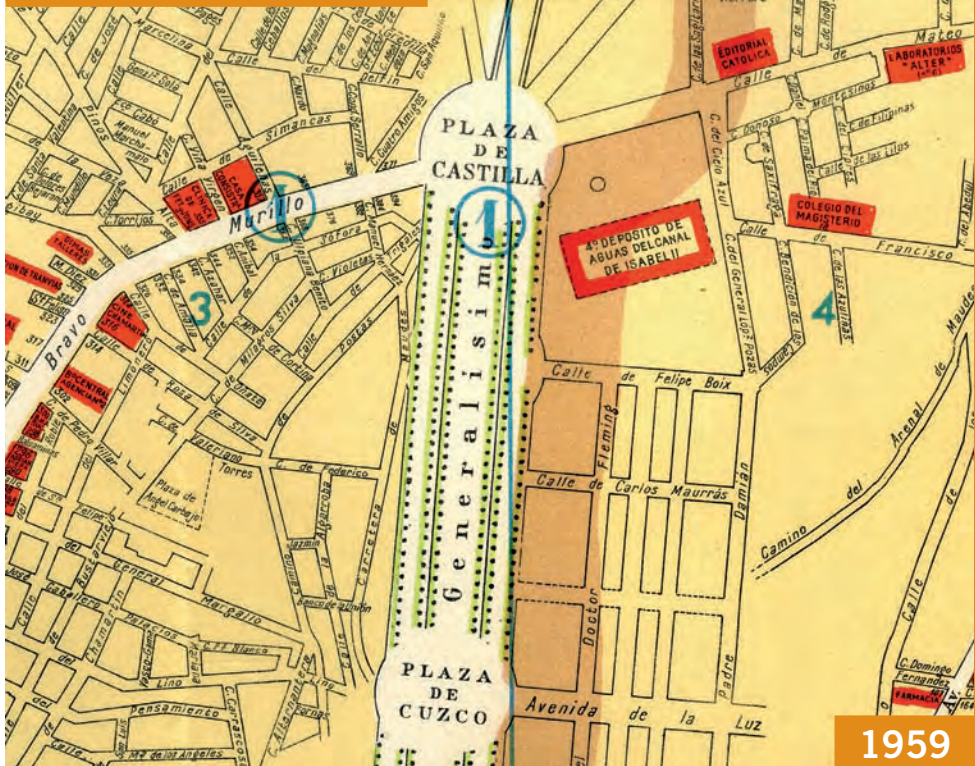
1960

A comienzo de los años sesenta se incorpora al paisaje urbano de Plaza de Castilla el monumento a Calvo Sotelo como homenaje a la figura del político asesinado en 1936. La inconfundible silueta de dicho conjunto escultórico, que para muchos recuerda a la proa de un barco, presidirá desde el centro geométrico de la plaza el paso de los entrañables tranvías "Fiat PCC" en su incesante ir y venir a destinos como Chamartín, Fuencarral o San Blas. Hoy en día este monumento ha sido desplazado desde el centro de la plaza hasta su lado sur.

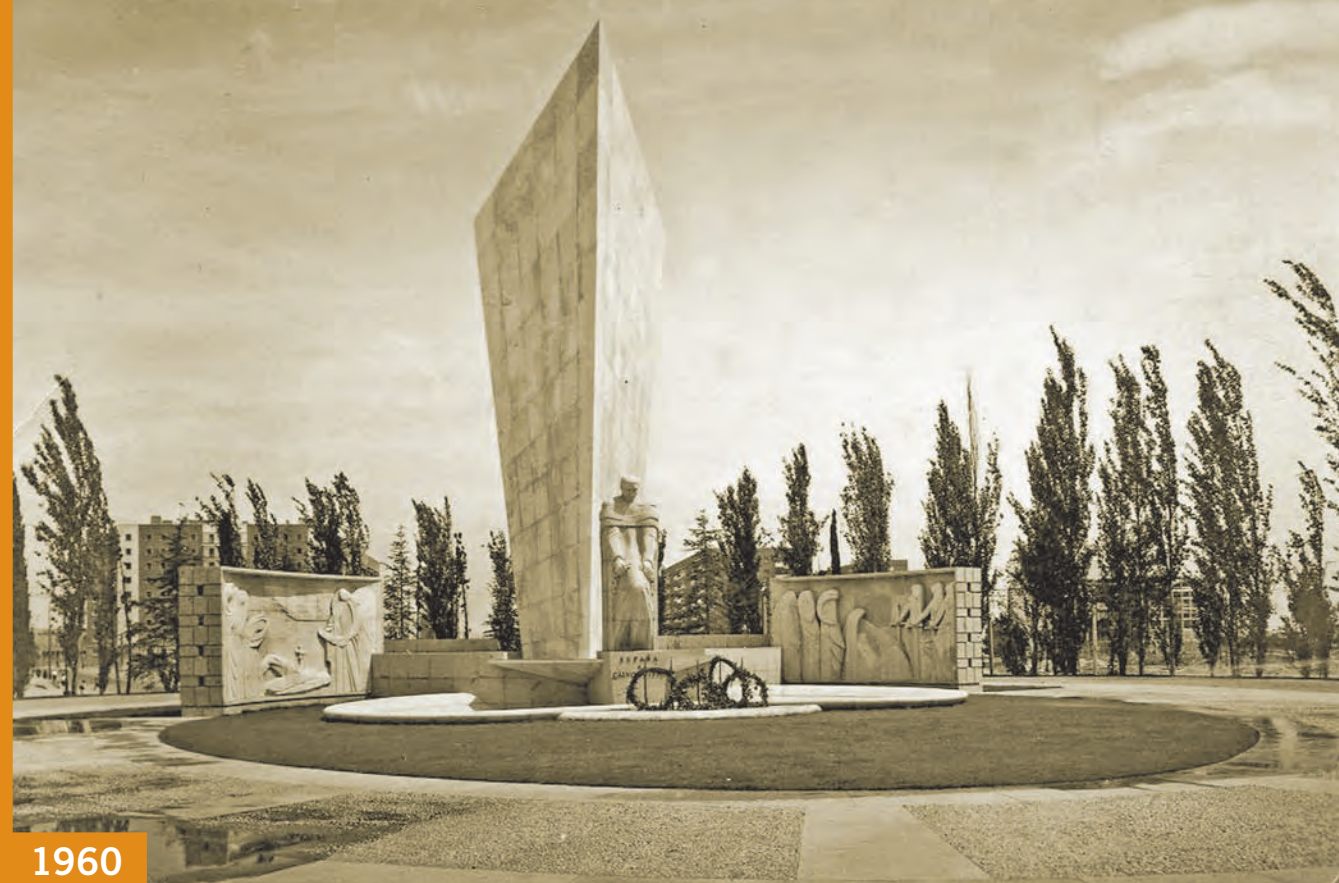


1959

de 1ª orden a Francia (por Irún) a la izq. Colonia Mirasierra, Peña Grande y la Fortaleza. En el Km. 11 carnet a Colmenar Viejo) San Sebastián de los Reyes.



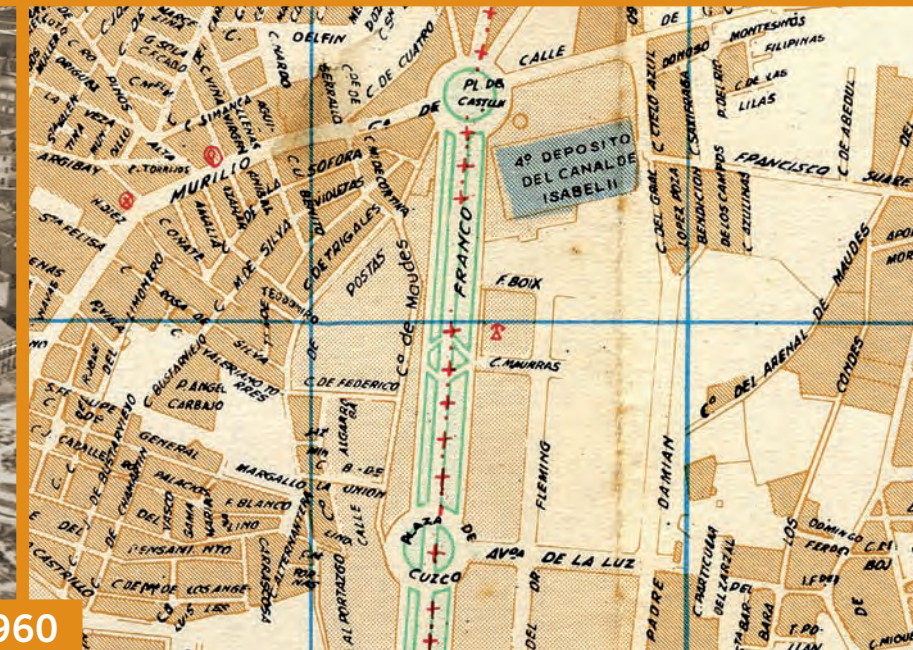
1959



1960



1960



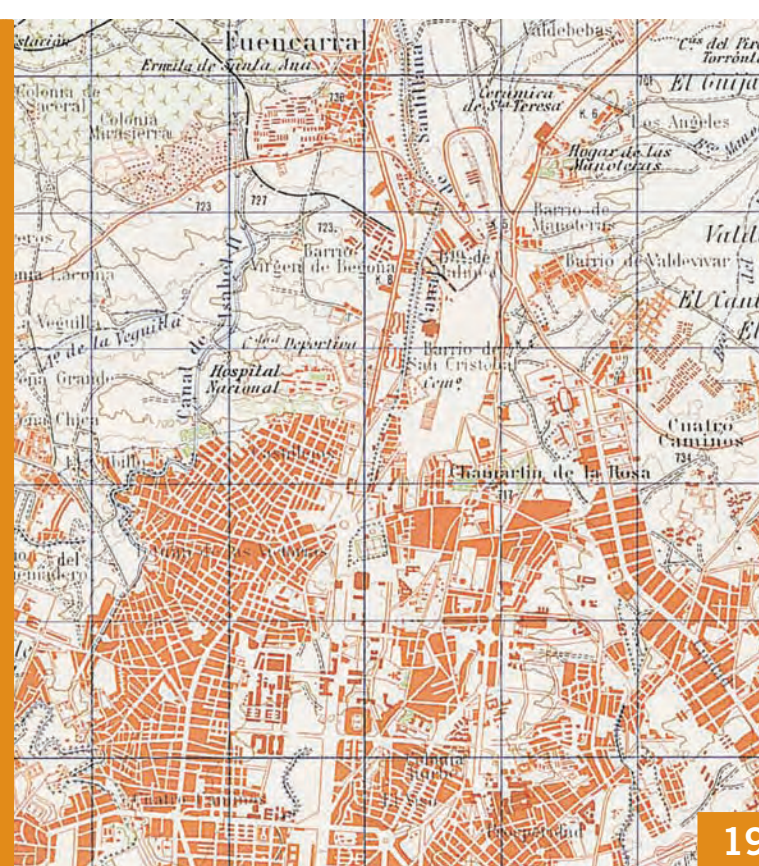
Es en aquellos años sesenta cuando el fotoperiodista Santos Yubero, apostado en el techo del depósito de agua del Canal de Isabel II, decide hacer una foto panorámica de una plaza que aún carece de algunas de sus actuales señas de identidad como el edificio de los juzgados, la mayor parte de los bloques de oficinas de la Castellana o –más al norte- el Hospital de La Paz. En cualquier caso, la presencia de los primeros bloques de viviendas en construcción presagia un crecimiento imparable que no ha cesado hasta nuestros días.

En los albores de la década de los setenta la Plaza de Castilla se va a convertir en un importante referente del paisaje del norte de Madrid. Poco a poco van desapareciendo las viejas líneas de tranvía, cuyos últimos itinerarios tienen como testigo de excepción a la Plaza de Castilla.

De esta manera, el 2 de junio de 1972 un tranvía PCC de la línea 70 fue el último en ser encerrado en la vecina cochera de Fuencarral, dedicada en la actualidad al depósito y mantenimiento de la flota de autobuses de la EMT.

La construcción en el extremo norte del Paseo de la Castellana de la Ciudad Sanitaria de la Paz con su moderna maternidad, sería otro importante hito urbanístico para la zona.

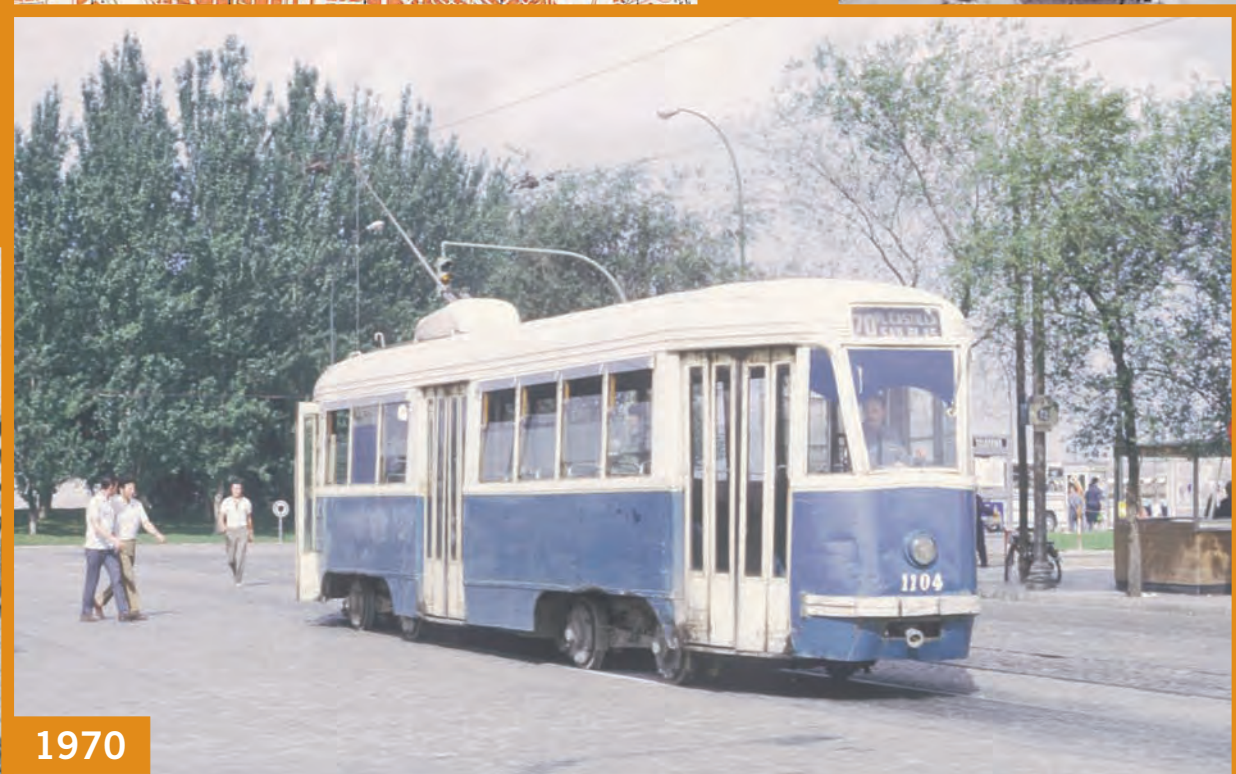
Por último, la inauguración de la vecina estación de Chamartín, al principio como un modesto apeadero ferroviario, le dará al entorno un aire cosmopolita como el de un pórtico de acceso a Madrid desde todo el norte del país.



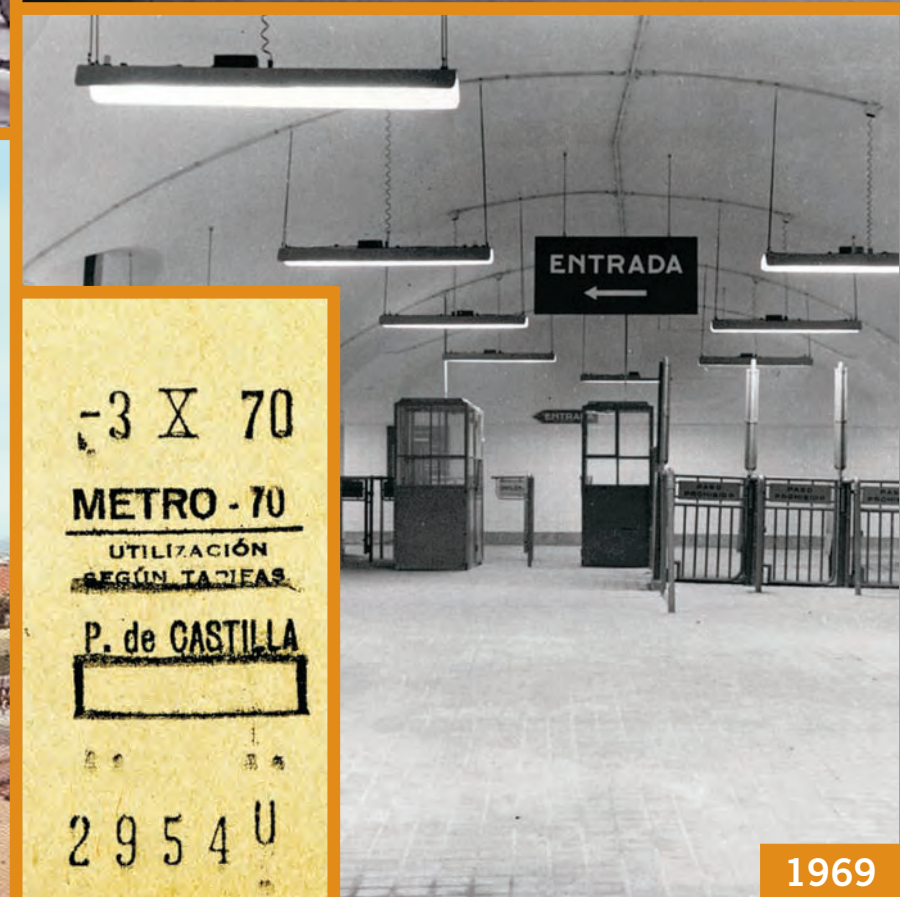
**70 PL. CASTILLA
SAN BLAS**



1970



1970



1969



La Plaza de Castilla se ha ido consolidando en los años setenta y ochenta como un importante centro de servicios al ciudadano y sede de importantes instituciones. Cada vez más viajeros van y vienen a la Plaza y su entorno para realizar gestiones o para desplazarse a alguno de los municipios del norte de la región.

La cercana estación de Chamartín consolida su importancia como gran terminal ferroviaria de larga distancia y desde sus andenes salen trenes con destino a ciudades del norte de España y de otros países de Europa. Las instalaciones del Canal de Isabel II, responsable de traer el agua desde los embalses de la sierra, contribuyen a marcar el carácter del entorno.

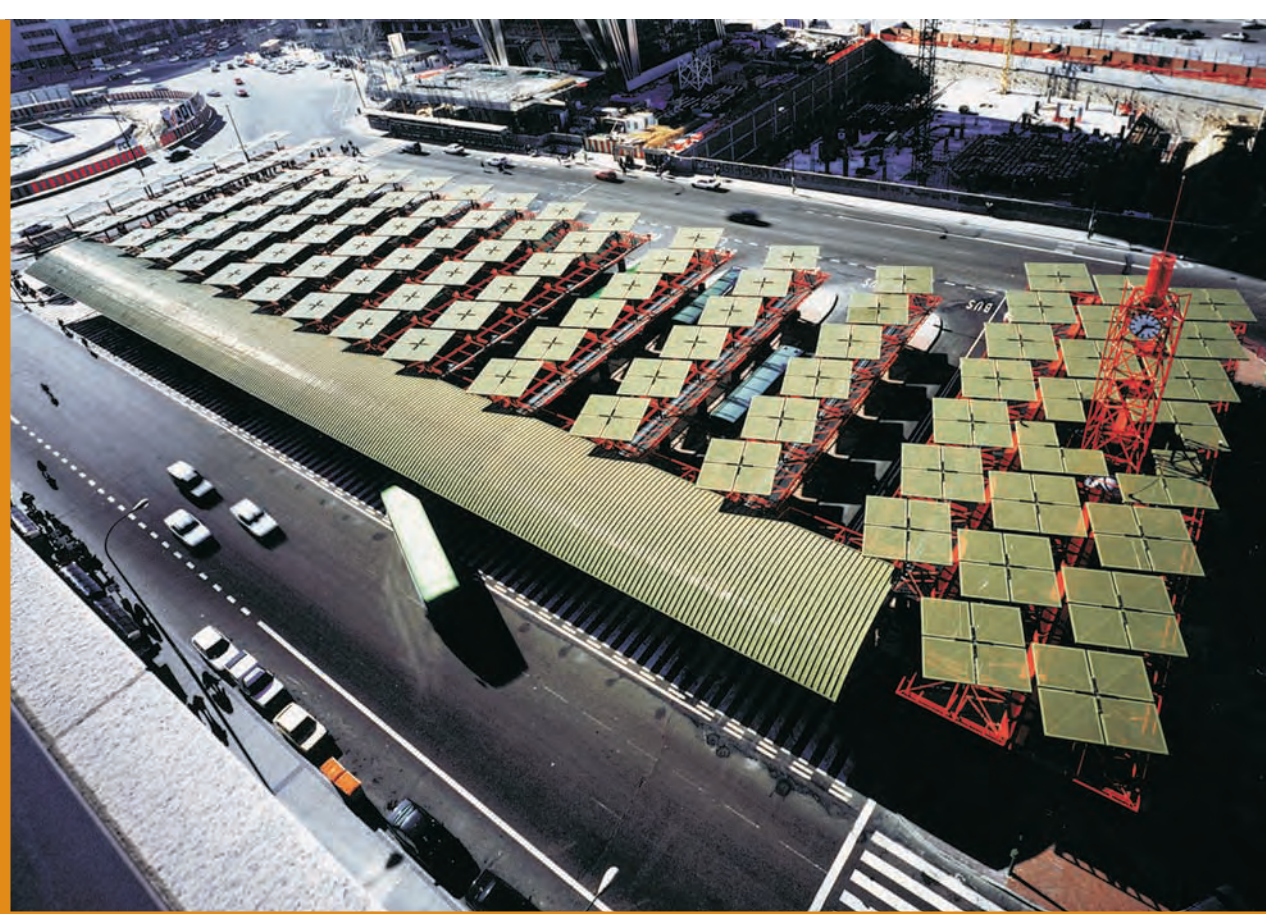




CONSORCIO
TRANSPORTES
MADRID

Con la aparición del Consorcio Regional de Transportes, en 1985, se da un salto definitivo en la coordinación modal y en la integración tarifaria gracias a aparición del popular "Abono Transportes". Plaza de Castilla se consolida como punto de intercambio entre Metro, los autobuses de la EMT y los autobuses interurbanos del norte de la región, que a partir de este momento pasan a estar decorados con su característico color verde.

En los primeros años noventa se acometen importantes obras en la plaza y su entorno. Se excava el paso subterráneo, se edifican las entonces conocidas como torres "KIO" y, en 1992 se pone en marcha el primer intercambiador de Plaza de Castilla, una pieza fundamental en la articulación del transporte en la zona.



1987

1993



Recién iniciado el siglo XXI, la Plaza de Castilla está llamada a ser un nuevo icono de la ciudad de Madrid, ya que en su entorno se han generado piezas urbanas singulares conocidas a nivel mundial como las llamadas Cuatro Torres o el Obelisco de Calatrava.

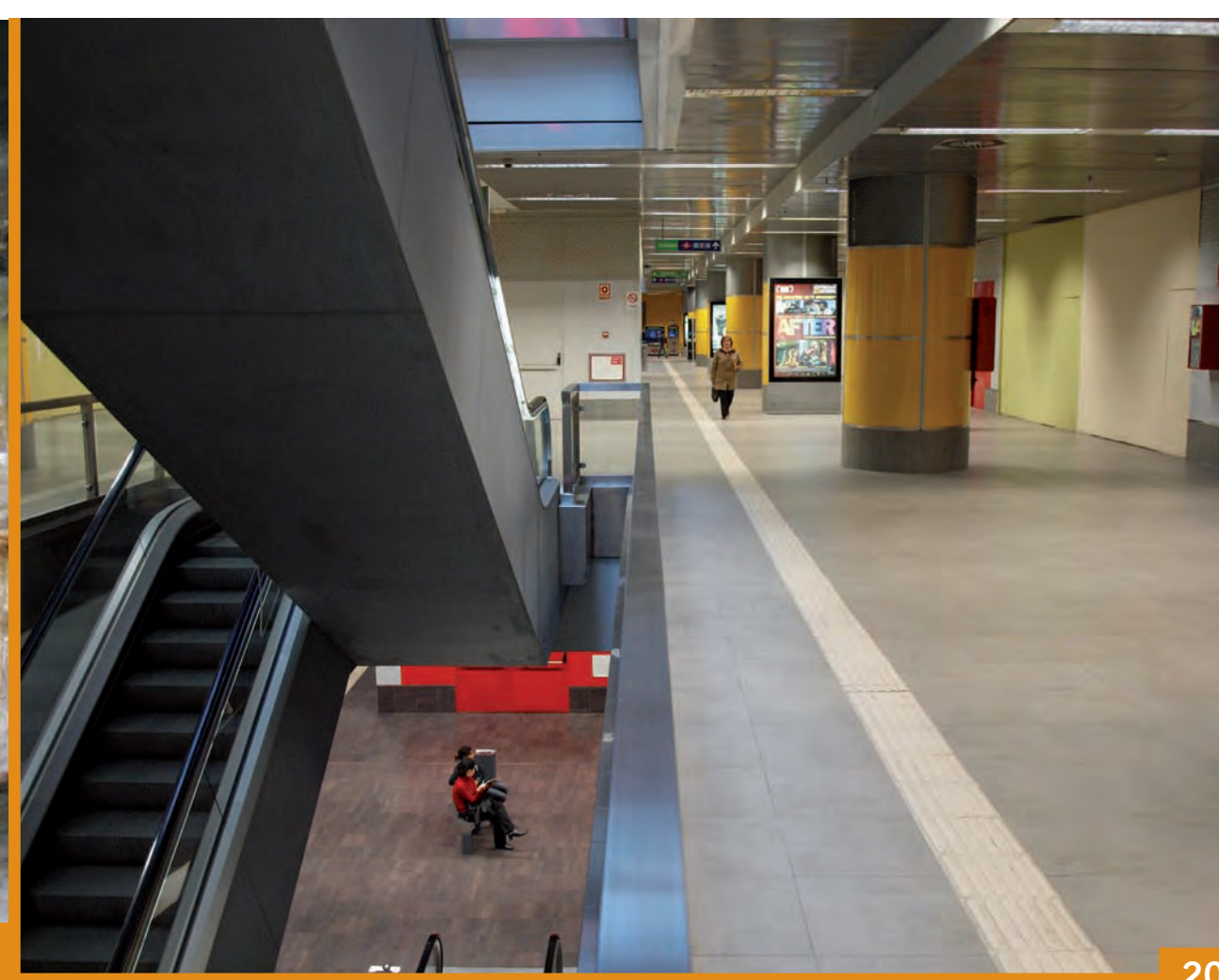
Llegamos al final de una historia que, sin embargo, está cargada de futuro. Desde finales de 2009 y tras un complicado proceso de obras, Plaza de Castilla se ha convertido en el más avanzado Intercambiador de Europa y uno de los más grandes por volumen de tráfico de viajeros y autobuses. Una obra única por su tamaño, complejidad técnica, magnitud de inversión y coordinación institucional.

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID
unimos personas

2006



2007



2009



Sin las siguientes personas e instituciones no hubiera sido posible realizar este panel histórico: Doroteo Casado, Miguel Tebar, Cesar Mohedas, Pedro Muñoz, José A. Tartajo, Guillermo Deike, Santos Yubero, Miguel Angel Delgado, Mariano Trias, Paco Udina, Miguel Angel Gómez, Jose Javier Muruzabal, Fran Chico, Alex Calabuig y Jaime de Diego.
EMT, Metro de Madrid, Consorcio Regional de Transportes, Canal de Isabel II, zen comunicación, Ediciones La Librería, Revista Runners World.