

Guía de · Guide for

Colecciones de Vehículos Vehicle Collections



en la **Comunidad de Madrid** · in **Madrid Region**



La Suma de Todos



Dirección General de Turismo
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA

Comunidad de Madrid

www.madrid.org



Edita:

Comunidad de Madrid
Consejería de Economía y Hacienda
Dirección General de Turismo
Subdirección General de Turismo Cultural

Con la colaboración de los
Ayuntamientos, entidades y organismos implicados

Información Turística 902 100 007
www.madrid.org



Índice

Presentación	6
Introducción	8
Colecciones de vehículos en Madrid Capital	13
Museo del Ferrocarril	15
Museo de Ángel Nieto	25
Fundación Infante de Orleans	31
Museo de Aeronáutica y Astronáutica	37
Museo Naval	47
Museo de Bomberos	59
Unidades Acorazadas	65
Museo Nacional de Ciencia y Tecnología	71
Colecciones de vehículos en la Comunidad de Madrid	93
Museo de la Fundación Cultural Race	95
Museo Automoción Eduardo Barreiros	111
Museo de las Falúas Reales	127
Cocheras del Rey (Colección ¡Arre!)	151

Index

Presentation	6
Introduction	8
Vehicle Collections in the City of Madrid	13
Railway Museum	15
Ángel Nieto Museum	25
Infante de Orleans Foundation	31
Aeronautic and Astronautic Museum	37
Naval Museum	47
Firefighter Museum	59
Armoured Units	65
National Science and Technology Museum	71
Vehicle Collections in Madrid Region	93
Race Cultural Foundation Museum	95
Eduardo Barreiros Motoring Museum	111
Royal Barges Museum	127
Carriage Houses of the King (Arre! Collection)	151

Presentación

La presente Guía de Rutas de Turismo Cultural en la Comunidad de Madrid, novena de su serie, tiene como hilo conductor las Colecciones de Vehículos existentes en la Región que están abiertas a la visita pública. Es habitual unir al término “*vehículo*” la imagen de un automóvil, sea o no de época. Sin embargo, como en esta publicación se ha pretendido demostrar, hay un buen puñado de Instituciones que conservan, muestran y difunden diversas colecciones de vehículos de otro tipo, como barcos, falúas, aviones, máquinas y vagones de ferrocarril, carruajes, coches de bomberos, motocicletas, camiones e, incluso, carros de combate. Dichas colecciones no solo nos ofrecen la oportunidad de conocer algo más de nuestro Patrimonio Histórico, desde una perspectiva diferente, sino también nos permiten visitar aquellos municipios en donde se encuentran ubicadas dichas colecciones. Municipios tan importantes como San Lorenzo de El Escorial, Aranjuez, San Sebastián de los Reyes, Valdemorillo y, por supuesto, Madrid capital. Desde estas páginas, les invito a que tengan el placer de visitar estas Colecciones; y así gozar de una experiencia diferente que les permitirá conocer, más de cerca, la excelente oferta turística y cultural que ofrecen los municipios anteriormente citados.

Presentation

The present Guide to Tourist-Cultural Routes in Greater Madrid, ninth of the series, uses the Vehicle Collections existing in the region, which are open to the public, as guiding thread. Usually one relates the term “*vehicle*” to the image of a car, modern or antique. However, as this publication seeks to demonstrate, there is a good number of Institutions which preserve, display and promote several collections of vehicles of another kind, such as ships, barges, aeroplanes, railway engines and wagons, carriages, fire-engines, motorcycles, trucks and even tanks. Such collections not only provide us with the opportunity of getting to know part of our historical heritage better, from a different perspective, but they also allow us to visit the boroughs where such collections are located. Municipalities such as San Lorenzo de El Escorial, Aranjuez, San Sebastián de los Reyes, Valdemorillo and, of course, the city of Madrid. As I write, I invite you to have the pleasure of visiting these Collections, so enjoying a different experience that will allow you to get to know, from closer, the excellent tourism and cultural offer provided by the boroughs previously mentioned.

En este sentido, estoy seguro que la gastronomía, la artesanía, los estupendos servicios de restauración y alojamiento que nos ofrecen, las instalaciones deportivas puestas a nuestra disposición y –desde luego– el espléndido entorno natural que podrán disfrutar, convertirán su viaje en una experiencia inigualable.

Antonio Beteta Barreda

Consejero de Economía y Hacienda

In this sense, I am sure that the cuisine, arts and crafts, excellent catering and accommodation services on offer, the sports facilities at your service and –of course– the privileged natural scenery that you will be able to enjoy, will transform your trip into an unforgettable experience.

Antonio Beteta Barreda

Regional Minister of Economy and Finance



Introducción

La Mitología atribuye la invención del “vehículo” a Palas, Tlepómene, Troquilo o a Erictonio —rey de Atenas— cuyas piernas torcidas impedían caminar... Aparte estas suposiciones más o menos legendarias, la Monumental “*Enciclopedia Espasa*” describe al carro, primero rastras sin ruedas a las que pronto se adaptaron dos de ellas, luego dotado de cuatro por los frigios y hasta de seis por los escitas, como el primigenio vehículo adaptado a variados usos civiles entre los griegos (para los juegos olímpicos y las ceremonias públicas) y militares, (entre los indios, asirios, egipcios, persas, escitas, cimbrios, celtas, galos y, por supuesto, romanos). Sea como fuere, lo cierto es que desde que el hombre tuvo necesidad y ocasión de desplazarse más deprisa, más cómodamente o transportando más enseres, los vehículos de su invención multiplicaron sus formas, técnicas y capacidades, adecuándose a las específicas contingencias de la vida cotidiana. Con el devenir de los tiempos: los nuevos descubrimientos, la aplicación de mejores materiales y los cambios operados en los sistemas de tracción convirtieron los vehículos en auténticos mecanismos de relojería, “*mecanos*” más veloces, más fuertes, más grandes y útiles...

Introduction

According to Mythology, “*vehicles*” were invented by Palas, Tlepomenes, Trochilus or Erictonius —king of Athens— whose twisted legs prevented him from walking... Apart from these more or less legendary suppositions, the Monumental “*Espasa Encyclopaedia*” describes the cart, first a wooden plank to be dragged without wheels, then with two wheels, the Frigians adding two more and the Scythians with six, as the primeval vehicle adapted to various civil uses among the Greek (for the Olympic Games and public ceremonies) and to military uses among the Indians, Persians, Assyrians, Egyptians, Persians, Scythians, Cymbrians, Celts, Gallics and of course, the Romans. Be that as it may, the truth is that once man had the need and occasion to move faster, more comfortably or carrying more belongings, vehicles invented by humans suffered transformations in their shape, technique and capacity, thus adapting to the specific conditions of daily life. With the passage of time, new discoveries, the use of better materials and the changes operated in the traction systems transformed vehicles into veritable clockwork mechanisms, faster, stronger, bigger and more useful...

...Hasta el día de hoy en que no han cesado de transformarse, recorriendo los caminos en la tierra, en el mar y en el aire y constituyendo uno de los ejemplos más característicos de la creatividad humana. Esta Guía de Rutas turístico-culturales en la Comunidad de Madrid explora diversas colecciones de vehículos que el visitante puede descubrir en la Región: carruajes, automóviles, motocicletas, trenes, navíos y falúas, aviones y carros de combate; exponentes todos de las distintas maneras en que el ser humano ha dominado el medio geográfico para recorrerlo, aprovecharlo y servirse de él en su propio beneficio. Presentamos, por tanto, las interesantísimas colecciones, ubicadas en la ciudad de Madrid y su término municipal, de los Museos del Ferrocarril, con su gran diversidad de maquetas, piezas a escala, vehículos de material rodante de gran valor histórico, relojes, elementos ligados al viaje y a la facturación y su destacable conjunto de maquetas en movimiento; Angel Nieto, donde se pueden ver motocicletas, cascos, fotografías, revistas y multitud de objetos relacionados con la victoriosa carrera profesional del doce veces más una vez campeón mundial de motociclismo; Museo de Aeronáutica y Astronáutica, espacio en el que disfrutar de aviones, maquetas, simuladores, insignias e uniformes, motores, dioramas, pinturas, banderas e, incluso, paracaídas. Así mismo el Museo Naval, gran Institución centenaria que conserva una gran variedad de fondos

...All the way to nowadays when they have not stopped transforming themselves, travelling on land, water and in the air and constituting one of the most peculiar examples of human creativity. This Guide to Tourist-Cultural Routes in Greater Madrid explores several collections of vehicles that the visitor can discover in the region: carriages, automobiles, motorcycles, trains, ships and barges, aeroplanes and tanks; all of them examples of the different ways in which human beings have dominated geography to travel through it, dominate it and use it to our own advantage. We therefore introduce the following fascinating collections, located in the city of Madrid and its borough: the Railway Museum, with its diversity of models, pieces done to scale, rolling vehicles of great historical value, clocks, objects related to travel and checking-in and the remarkable selection of moving models; the Angel Nieto Museum, where one can see motorcycles, helmets, photographs, magazines and a multitude of objects related to the twelve-times-plus-one world motorcycling champion's triumphant career; the Aeronautics and Astronautics Museum, a space for watching planes, models, simulators, emblems and uniforms, engines, dioramas, paintings, flags and even parachutes. Also worthwhile is the Naval Museum, great century Institution where a wide variety of collections

relacionados con las artes plásticas y decorativas, armas, condecoraciones y numismática, modelos de arsenal, máquinas, motores y maquetas entre otros muchos; Bomberos, con sus áreas de vehículos, medios de extinción, comunicaciones, protección respiratoria, trajes, sanidad y uniformes; y el Museo de Ciencia y Tecnología, en el que, a parte de las importantes colecciones de instrumentos científicos de los siglos XVI al XVIII, también se pueden encontrar vehículos originales —en tanto que representantes de los avances tecnológicos del siglo XX—.

Igualmente representativas son las colecciones de la Fundación Infante de Orleans, con la peculiaridad de mantener las piezas en condiciones de vuelo; y de la Base militar de El Goloso, que, al aire libre, muestra piezas originales de carros de combate procedentes de la época de la guerra civil española, hasta la actualidad.

Por lo que respecta a otros municipios de la Comunidad de Madrid destacamos las del Museo de la Fundación Cultural del RACE, depositario de un exquisito conjunto de automóviles desde el comienzo de la historia de su existencia; las del Museo de Automoción Eduardo Barreiros, entre las que cabe destacar la exposición de carretillas elevadoras, autocares, automóviles, camiones y hasta tractores, elementos todos que han formado íntima parte de la historia de España; de las Cocheras del Rey, donde, además de exponer carros y carruajes de época, se muestran piezas ilustrativas de los via-

is preserved related to visual and decorative arts, weapons, badges and numismatics, naval dockyard models, machines, engines and other models among many others; the Firefighter Museum, with its vehicle areas, fire extinguishing material, communications, breathing masks, suits, health and uniforms; and the Science and Technology Museum, in which, apart from the important scientific instrument collections from the 16th to the 18th centuries, you can also find original vehicles, representing the technological advances from the 20th century.

Equally representative are the collections from the Infante de Orleans Foundation, where the planes are still kept in flying condition; and El Goloso Military Base, where one can see original tanks in the open air dating back to the Spanish Civil War all the way to present times.

In what regards other municipalities in Greater Madrid, it is worth mentioning the collections in the RACE Cultural Foundation Museum, where you can find an exquisite selection of automobiles dating back to the very first models; in the Eduardo Barreiros Motoring Museum, among which there is a forklift exhibition, automobiles, buses, trucks and even tractors, all of which have had a vital role in the history of Spain; in the King's Carriage Houses, where, apart from having carts and carriages of the classic period on display, there are pieces illustrating the journeys, the system of

jes, sistema de postas, caminos y recorridos, embalajes y comitivas, entre otros contenidos temáticos; y del Museo de Falúas Reales, con sus magníficos representantes de la “*Escuadra del Tajo*”, embarcaciones todas ellas originales y que fueron utilizadas por los Reyes de la Casa de Borbón. Todos ellos situados en los municipios de San Sebastián de los Reyes, Valdemorillo, San Lorenzo de El Escorial y Aranjuez, respectivamente.

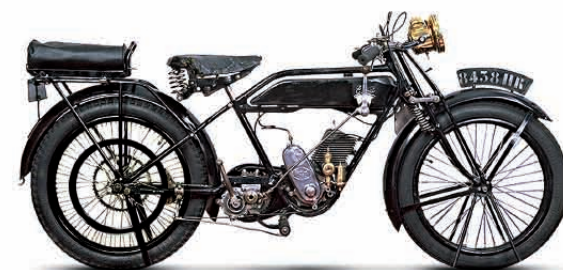
Como en todos los volúmenes de esta Colección, invitamos igualmente a visitar los Municipios concernidos en estos recorridos, al tiempo que degustar las especialidades gastronómicas de todos ellos e, incluso, pernoctar en sus establecimientos, como excelente colofón de un programa de calidad.

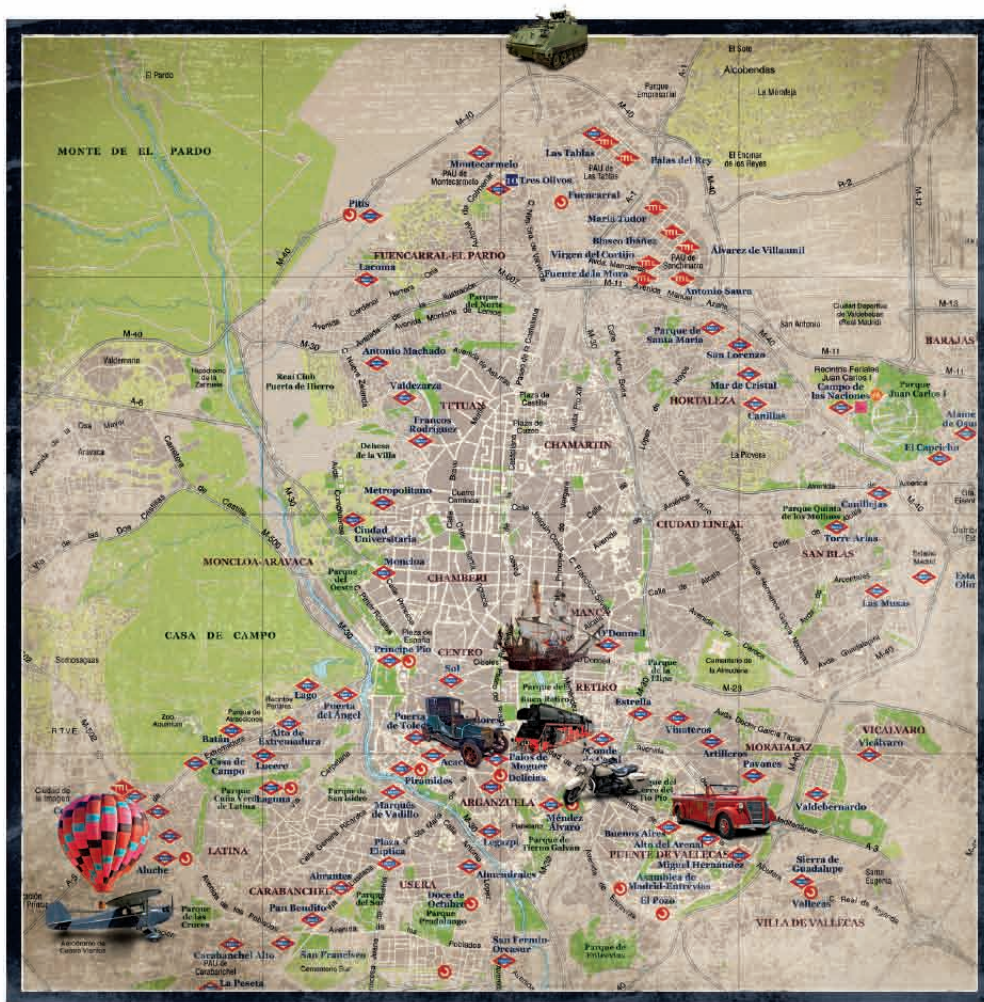
En suma, le aconsejamos experimentar alguna de las varias circunstancias que condujeron (y conducen) a hombres de toda condición a recorrer el espacio, a vivir en movimiento. Una oportunidad que se ofrece al lector de transitar —él también— los sorprendentes caminos de la Región Madrileña.

stopping and relay, paths and routes, packing and processions, among other themes; and in the Royal Barges Museum, with their magnificent example of the “Tajo Fleet”, all of them original vessels used by the Royal Borbon Family. All of them are located in the municipalities of San Sebastián de los Reyes, Valdemorillo, San Lorenzo de El Escorial and Aranjuez, respectively.

As in every volume of this Collection, we would like to invite you to visit the municipalities themselves at the same time as you visit their museums, as well as tasting their cuisine and enjoying their accommodation, as a superb way of culminating your visit.

All in all, we recommend that you experience some of the varying circumstances that drove (and drive) men of all conditions to travel through space, to live in movement. An opportunity for the reader himself or herself to experience the enticing ways of the Madrid Region.





Colecciones de vehículos

En Madrid Capital

Vehicle Collections

In the City of Madrid



1 · Museo del Ferrocarril	15	1 · Railway Museum	15
2 · Museo de Ángel Nieto	25	2 · Ángel Nieto Museum	25
3 · Fundación Infante de Orleans	31	3 · Infante de Orleans Foundation	31
4 · Museo de Aeronáutica y Astronáutica	37	4 · Aeronautics and Astronautics Museum	37
5 · Museo Naval	47	5 · Naval Museum	47
6 · Museo de Bomberos	59	6 · Firefighter Museum	59
7 · Unidades Acorazadas	65	7 · Armoured Units	65
8 · Museo Nacional de Ciencia y Tecnología	71	8 · National Science and Technology Museum	71



Colecciones de Vehículos

1 Museo del Ferrocarril

Vehicle Collections

1 Railway Museum

www.museodelferrocarril.org

http://www.museodelferrocarril.org/tren_fresa/informacion.html

Dirección

Paseo de las Delicias, 61
28045 · Madrid
Telf.: 902 22 88 22

Address

Paseo de las Delicias, 61
28045 · Madrid
Tel.: 902 22 88 22

Cómo llegar

Autobús: 8, 19, 45, 47, 59, 85 y 86.

Metro: línea 3, Estación de Delicias.

Cercanías: líneas C10 y C7b, Estación de Delicias.

How to get there

Bus: 8, 19, 45, 47, 59, 85 and 86.

Underground: line 3, Delicias Station.

Suburban train: lines C10 and C7b, Delicias Station.

Horario de visitas

De martes a domingo: de 10:00 a 15:00 h.

Cerrado: lunes, mes de agosto, 1 y 6 de enero,
1 de mayo y 25 de diciembre.

Horario de visitas

Tuesday to Sunday: 10 am - 3 pm

Closed: Mondays, month of August, 1 and 6 January,
1 May and 25 December.

Tarifas

Entrada individual: 4 euros.

Entrada individual reducida: 2,50 euros (estudiantes,
niños de 4 a 12 años, 3ª edad; con acreditación).

Sábados, entrada gratuita.

Admission fee

Single ticket: 4 euros.

Reduced single ticket: 2.50 euros (students, children
4-12, retired; accreditation necessary).

Saturdays, free admission



El Museo del Ferrocarril se encuentra emplazado en la Estación de la Delicias de Madrid, la más antigua de Madrid, cuyo edificio forma parte del patrimonio industrial de Madrid.

La inauguración de la estación de Delicias fue un acontecimiento muy de mucha repercusión en Madrid.

En la tarde del 30 de marzo de 1880, el rey don Alfonso XII y su esposa doña María Cristina acompañados por el Gobierno, presidido entonces por don Antonio Cánovas, y otras autoridades, fueron recibidos por los representantes de la compañía, entre los cuales se encontraba don José Canalejas, quien luego habría de ocupar la presidencia del Gobierno.

Aunque sólo las vías extremas se utilizaban para la salida y entrada de trenes, se situó una locomotora en cada vía, y las cinco, engalanadas para la ocasión, avanzaron lentamente como una sola hacia el final de la vía, entre los aplausos y los vítores de los asistentes.

En la construcción de la estación se emplearon los medios y materiales más innovadores de su época. El elemento más fundamental es la marquesina de hierro que cubre los andenes. Hasta la llegada del ferrocarril, no se había utilizado el hierro en la arquitectura. Se elige este material para lograr cubrir grandes espacios diáfanos, evitando las columnas. Los viajeros debían estar a resguardo en un espacio amplio que evitara la concentración de los humos

The Railway Museum is located at Madrid's Delicias Station, the oldest in the city, its building an integral part of Madrid's industrial heritage.

The opening ceremony for Delicias Station was a momentous event in the history of Madrid.

In the afternoon of 30th March 1880, King Alfonso XII and his consort, Queen Maria Cristina, accompanied by the government, whose President was Mr. Antonio Cánovas, and other authorities, were received by representatives of the company, among them Mr. José Canalejas, who would later become President himself.

Even though at the time only the outside tracks were used for the arrival and departure of trains, an engine was placed at every platform, and all five, dressed up for the occasion, advanced slowly, moving as one, towards the end of the track, among the cheers and applause of the audience.

In building the station, the most innovative materials and methods of their time were employed. The most important element is the wrought iron shelter that covers the platforms. Before the invention of the train, iron had never been used in architecture. This material was chosen in order to successfully cover vast open spaces, without the need for columns. Passengers needed to be sheltered in a wide space where the smoke coming from the steam engines would not accumulate.

On 1st July 1969, the station was closed to passenger traffic, which in turn was diverted to the

que provocaban las locomotoras de vapor.

El 1 de Julio de 1969 se cerró la Estación al tráfico de viajeros, pasando todas sus circulaciones a las estaciones de Atocha y Chamartín.

En 1980 se abre expediente de incoación para su declaración como “Monumento Histórico”, posteriormente BIC (Bien de Interés Cultural) y el 19 de Diciembre de 1984 abre sus puertas como Museo del Ferrocarril.

El Museo exhibe una de las colecciones de material ferroviario histórico más completa de Europa, con más de treinta vehículos entre locomotoras y coches de viajeros. Tanto el edificio como su entorno disponen de espacios habilitados para la celebración de actos sociales y rodajes cinematográficos con el irrepetible sabor de la Historia.

Se trata de un espacio único y diferente para todo tipo de eventos y rodajes cinematográficos o publicitarios. Desde el encanto de su sede, con su espléndida marquesina de hierro, hasta la amplitud y majestuosidad de sus salas, el Museo es un escenario fascinante. Los trenes chárter históricos completan una oferta que es, ante todo, un catálogo de nuevas ideas.

SALAS - COLECCIONES

En las salas del museo se exponen maquetas ferroviarias en las que se recrean diferentes paisajes; también se encuentran expuestos objetos diversos

stations of Atocha and Chamartín.

In 1980 the status of “Historical Monument” was requested; later it was declared Public Property of Cultural Interest (BIC) and on 19 December 1984, the station became the Railway Museum.

The Museum contains one of the most complete historical railway material collections in Europe, with its more than 30 vehicles including engines and carriages. Both the building and its surrounding spaces are suitable venues for the celebration of social events and cinema shots with a unique historical flavour.

It's an exclusive space appropriate for all kinds of events and cinema or advertising shots. From its charming headquarters, with their splendid wrought iron shelter, to the vastness and magnificence of its rooms, the Museum is a fascinating setting. The historical charter trains round up a proposal that is, above all, a catalogue of new ideas.



ROOMS - COLLECTIONS

In the separate museum rooms there are railway models on display in which different landscapes are recreated; other objects on display include





como piezas a escala, fotografías y grandes maquetas:

La Sala de Tracción ocupa la nave central de La Estación. Alberga más de treinta vehículos de material rodante de gran valor histórico, entre locomotoras de vapor, diesel, eléctricas, automotores y coches de viajeros.

La Sala de los Relojes es una pequeña sala temática que reúne más de veinte relojes, testigos del paso del tiempo en estaciones, salas de espera, gabinetes telegráficos y dependencias ferroviarias

La Sala de Faustino García Linares muestra una selección de piezas, elementos, fotografías, recreaciones... que ilustran las diferentes profesiones relacionadas con el ferrocarril a lo largo de su Historia.

La Sala El Viaje una recreación de los elementos ligados al viaje y a la facturación en diversas épocas (taquilla, títulos de transporte, guías de viajes...).

La Sala de Infraestructuras es un nuevo espacio temático dedicado íntegramente a mostrar y explicar la importancia de la infraestructura en el conjunto del transporte ferroviario. Ilustra la historia y evolución de las infraestructuras ferroviarias a través del acercamiento a los elementos y piezas representativos de los distintos procesos y factores que intervienen en la circulación de un tren.

Las grandes obras (puentes, túneles, etc.), la construcción de vías, las estaciones, las comunicaciones, la electrificación, la señalización o el papel fundamental de los trabajadores, están presentes a través

pieces done to scale, photographs and big models:

The Traction Room occupies the station's central nave. It houses more than 30 rolling stock vehicles, among them steam, Diesel and electric engines, self-propelled and passenger carriages.

The Clock Room is a small thematic room containing more than 20 clocks, witnesses of time going by in stations, waiting rooms, telegraph offices and railway premises.

The Faustino García Linares Room displays a selection of elements, photographs, pieces and recreations which illustrate the different jobs related to trains throughout History.

The Journey Room recreates elements related to travelling and check-in throughout different eras (ticket office, train tickets, travel guides...).

The Infrastructure Room is a new thematic space dedicated entirely to showing and explaining the importance of infrastructure within the field of railway transport. It illustrates the history and evolution of railway infrastructures by showing the representative elements and pieces for the different processes and factors that make a train's circulation possible.

Big civil engineering works (bridges, tunnels, etc.), the laying down of railroads, stations, communications, electrification, signalling or the fundamental role of workers are present in this Room in the life-size models of installations and

de escenografías de instalaciones y maquinaria a tamaño real, piezas históricas y actuales, audiovisuales, elementos interactivos y fotografías.

La Sala del Modelismo Ferroviario consiste en la colección de trenes de juguete españoles denominada “*Johnny Hassan*”, compuesta por más de 1.000 piezas, que suponen un recorrido a través de la historia del tren de juguete español y el modelismo ferroviario en el siglo pasado, entre los años 20 y los 60.

Además de albergar la colección de maquetas en movimiento que ya se exhibían en la exposición permanente del Museo, la sala ha incorporado una colección única, que reúne todos los trenes a escala 0 realizados por fabricantes españoles a lo largo del siglo XX.

Colección de Enclavamiento Hidráulico de Algodor. El enclavamiento es una instalación que permite controlar a distancia los cambios de aguja y las señales. Proporciona seguridad en la circulación de trenes, evitando la realización de maniobras que puedan producir un accidente.

El enclavamiento hidráulico de Algodor es un singular elemento de nuestro patrimonio industrial, una pieza única rescatada y puesta en funcionamiento desde 2003 en el Museo del Ferrocarril. Ver hoy este ingenio hidro-mecánico puede resultar curioso, atractivo e incluso sorprendente si tenemos en cuenta la importante evolución tecnológica que se ha registrado en el ámbito de los sistemas de regulación, control y seguridad a lo largo de los últimos años.

machinery – both historical and contemporary – audiovisuals, interactive elements and pictures.

The Railway Modelling Room consists of the so-called “*Johnny Hassan*” Collection of Spanish toy trains, made up of over 1,000 pieces. They provide an overview of the history of the Spanish toy train and of railway modelling between the 1920s and the 1960s.

Apart from housing the collection of moving models which were already on display within the Museum’s permanent exhibition, the room has acquired a unique collection, containing every scale 0 train manufactured in Spain during the 20th century.

Algodor Hydraulic Signal Box Collection. A signal box is an installation which allows remote control of the needle and signal changes. It provides security in train circulation, preventing manoeuvres which might result in accidents.

The Algodor Hydraulic Signal Box is a very special element of our industrial heritage, a unique piece which was rescued and made operational in 2003 by the Railway Museum. This singular hydro-mechanical device can seem attractive, even surprising when we consider the important technological evolution that has taken place in the field of regulation, control and security systems in the last few years.

ACTIVIDADES

El Museo del Ferrocarril tiene un programa de actividades para todos los públicos:

- Una amplia oferta para escolares, que se completa con material didáctico al servicio del profesor para ampliar la actividad en el aula.
- El Mercadillo de modelismo ferroviario que se celebra todos los primeros domingos de mes.
- Teatro familiar, durante la temporada teatral, sábados, domingos y festivos a las 13:00
- El Ferrocarril de las Delicias, tren de Navidad, talleres didácticos, campamentos urbanos...
- Programa de Actividades Fin de Semana, Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, etc.

EXPOSICIONES

El Museo del Ferrocarril organiza exposiciones temporales, de producción propia o externa, con temática variada, aunque predominan las relacionadas con el ámbito del tren.

ACTIVITIES

The Railway Museum has an activity program suitable for all ages:

- A wide selection for schools, including teaching material that the teacher can use back in the class.
- Every first Sunday of the month there is a railway modelling market.
- Family theatre, during the theatre season, on Saturdays, Sundays and public holidays, at 1 pm
- The Delicias Train, Christmas Train, workshops, urban camps...
- Weekend Activity Program, Friends of the Train Associations, etc.

EXHIBITIONS

The Railway Museum organizes temporary exhibitions, produced internally or externally, with a wide variety of topics, although mostly these are related to trains.



Colecciones de Vehículos

2 Museo de Ángel Nieto

Dirección

Calle Pedro Bosch, s/n
28045 · Madrid
Telf.: 91 468 02 24
Fax: 91 409 67 20

Cómo llegar

Autobús: 88, 102, 148
Metro: Estación de Méndez Álvaro, línea 6
Cercanías: Estación de Méndez Álvaro

Horario de visitas

Invierno (De octubre a mayo): de martes a sábado de 10:30 a 14:00 h. y de 16:30 a 19:00 h. - domingo y festivos de 10:30 a 14:30 h.
Verano (De junio a septiembre): de martes a sábado de 11:00 a 14:00 h. y de 17:30 a 20:00 h. - domingo y festivos de 10:30 a 14:30 h.
Cerrado: lunes, mes de agosto, 1 y 6 de enero y 25 de diciembre.

Vehicle Collections

2 Ángel Nieto Museum

Address

Calle Pedro Bosch, s/n
28045 · Madrid
Tel.: 91 468 02 24
Fax: 91 409 67 20

How to get there

Bus: 88, 102, 148
Underground: Méndez Álvaro Station, line 6
Suburban train: Méndez Álvaro Station

Museum Hours

Winter (October to May): Tuesday to Saturday 10.30 am - 2 pm and 4.30 pm - 7 pm - Sundays and public holidays 10.30 am - 2.30 pm
Summer (June to September): Tuesday to Saturday 11 am - 2 pm and 5.30 pm - 8 pm.
Sundays and public holidays 10.30 am - 2.30 pm.
Closed: Mondays, month of August, 1 and 6 January and 25 December.

Tarifas

1 euro.

Servicios

Acceso para minusválidos

El Museo Ángel Nieto está dedicado al motociclismo. Se pueden ver motos, cascos, guantes, fotografías, trofeos, revista y demás objetos relacionados con el campeón de la moto: Ángel Nieto fue durante trece años campeón mundial de motociclismo en categorías de pequeña cilindrada.

<i>Nº de podios en GG.PP:</i>
85 (125 cc) · 2 (80 cc) · 52 (50 cc)
<i>Nº de victorias en GG.PP:</i>
62 (125 cc) · 1 (80 cc) · 27 (50 cc)
<i>Nº de títulos mundiales:</i>
7 (125 cc) · 6 (50 cc)
<i>Pulmarés:</i>
1969,1º en 50cc (Derbi) 1970,1º en 50cc (Derbi) 1971,1º en 125cc (Derbi) 1972,1º en 50cc y 125 cc (Derbi) 1975,1º en 50cc (Kreidler) 1976,1º en 50cc (Bultaco) 1977,1º en 50 cc (Bultaco) 1979,1º en 125cc (Minarelli) 1981,1º en 125cc (Minarelli) 1982,1º en 125cc (Garelli) 1983,1º en 125cc (Garelli) 1984,1º en 125cc (Garelli)

Admission Fee

1 euro.

Special services

Access for the physically handicapped.

The Ángel Nieto Museum is dedicated to motorcycling. You can see motorbikes, helmets, gloves, photographs, trophies, magazines and other objects related to the motorbike champion: Ángel Nieto was world motorcycling champion for 13 years in small cylinder classes.

<i>Number of Grand Prix podiums:</i>
85 (125 cc) · 2 (80 cc) · 52 (50 cc)
<i>Grand Prix wins:</i>
62 (125 cc) · 1 (80 cc) · 27 (50 cc)
<i>Number of international titles:</i>
7 (125 cc) · 6 (50 cc)
<i>Track record:</i>
1969,1º in 50cc (Derbi) 1970,1º in 50cc (Derbi) 1971,1º in 125cc (Derbi) 1972,1º in 50cc y 125 cc (Derbi) 1975,1º in 50cc (Kreidler) 1976,1º in 50cc (Bultaco) 1977,1º in 50 cc (Bultaco) 1979,1º in 125cc (Minarelli) 1981,1º in 125cc (Minarelli) 1982,1º in 125cc (Garelli) 1983,1º in 125cc (Garelli) 1984,1º in 125cc (Garelli)

Ángel Nieto nació en Zamora, en el seno de una familia humilde e inició su trayectoria deportiva a los 13 años en Madrid en carreras de aficionados. Sin medios para adquirir una motocicleta con la que participar en competiciones oficiales, se trasladó a Barcelona, consiguiendo entrar en *Bultaco* y en *Ducati*, donde permanecería año y medio, compitiendo en el equipo *Derbi-Zippo*.

A los 16 años, entra en el departamento de pruebas de Derbi, donde poco después consigue una motocicleta de 50 cc. Sin apenas experiencia, gana en 1968 sus dos primeros Grandes Premios. Fue el inicio de una trayectoria brillantísima (en diversas escuderías: *Derbi*, *Morbidelli*, *Kreidler*, *Minarelli*, *Garelli* y *Bultaco*, a cuyo término, en 1986, había obtenido seis Campeonatos del Mundo en 50 cc (1969, 1970, 1972, 1975, 1976 y 1977), siete en 125 cc (1971, 1972, 1979, 1981, 1982, 1983 y 1984) y cuatro subcampeonatos. En esos casi veinte años, ganó 90 grandes premios (27 en 50cc, 62 en 125cc y 1 en 80cc) y 23 Campeonatos de España en diferentes cilindradas.

Considerado uno de los mejores pilotos del motociclismo español y auténtico pionero, fue el maestro de la nueva generación de pilotos españoles que comenzó a destacar en la escena motociclista internacional a finales de la década de 1980. Recibió una gran cantidad de galardones a lo largo de su carrera. Sobresalen la Gran Cruz al Mérito Civil, la Orden Olímpica y la Gran Cruz de la Real

Ángel Nieto was born in Zamora, to a humble family and began his sports career when he was 13 in amateur races in Madrid. Lacking the funds to buy a motorbike to take part in official competitions, he moved to Barcelona, where he succeeded in entering *Bultaco* and *Ducati*, where he remained for a year and a half, competing with the *Derbi-Zippo* team.

At 16, he joined the Derbi test department, where a short time later he got a 50 cc motorbike. With little experience, in 1968 he won his first two Major Prizes. It was the beginning of a brilliant career (on several motor-racing teams: *Derbi*, *Morbidelli*, *Kreidler*, *Minarelli*, *Garelli* and *Bultaco*, by the end of which, in 1986, he had won six World Championships in 50 cc: 1969, 1970, 1972, 1975, 1976 and 1977), seven in 125 cc (1971, 1972, 1979, 1981, 1982, 1983 and 1984) and four sub-championships. In those almost 20 years, he won 90 major prizes (27 in 50 cc, 62 in 125 cc and one in 80 cc) and 23 Spanish championships in different cylinder classes.

He is considered one of the best racers in Spanish motorcycling and a real pioneer. He was a master for the new generation of Spanish racers which began to dominate the international motorcycling scene at the end of the 1980s. He has received a vast amount of awards during his career. The most memorable are the Grand Cross of Civil Merit, the Olympic Order and the Sport Merit Grand Cross by Royal Order. At the beginning



Orden al Mérito Deportivo. A comienzos de febrero de 1996 el Comité Olímpico Español lo presentó como candidato al Premio Príncipe de Asturias del Deporte. La ciudad de Madrid le ha dedicado este museo.

MATERIAL EXPOSITIVO

A lo largo del recorrido por el museo se puede observar la evolución de las motos de competición a lo largo de tres décadas. Llama la atención especialmente las de 50 centímetros cúbicos, que conseguían potencias del orden de 15 cv y velocidades punta de 180 Km/h, con chasis muy rudimentarios y ruedas casi de bicicleta. Además, se pueden ver los modelos más emblemáticos con los que participó Ángel Nieto en los diferentes campeonatos:

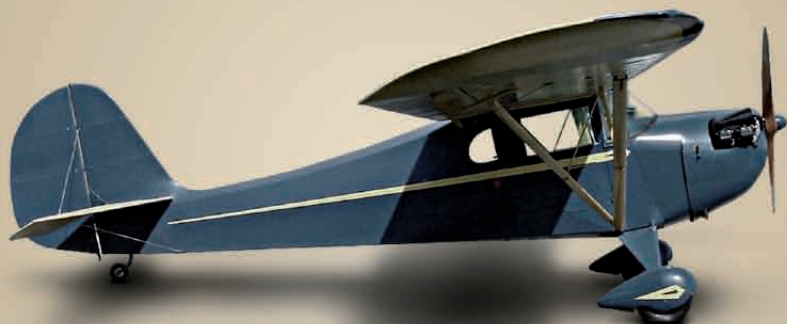
- la *Kreidler 50 cc*, con la que fue campeón del Mundo en 1975,
- la *Minarelli 125* campeona en 1979 y 1981,
- la peculiar *Siroko 250* Campeona de España en el 81,
- la tres veces campeona del mundo *Garelli 125* en los años 1982, 1983 y 1984,
- e incluso la moto con la que corrió su último mundial, una *Derbi 80 cc*.

of February 1996 the Spanish Olympic Committee nominated him to receive the Príncipe de Asturias Sports Award. The city of Madrid has dedicated this museum to him.

EXHIBITION MATERIAL

Following the museum tour one can observe the evolution of competition motorbikes over three decades. Especially remarkable are the 50 cc ones, which achieved a power of 15 cv and top speeds of 180 km/h, with very rudimentary chassis and wheels similar to those of a bicycle. Also outstanding are the most emblematic models with which Ángel Nieto participated in the different championships:

- the *Kreidler 50 cc*, with which he was World Champion in 1975,
- the *Minarelli 125* champion in 1979 and 1981,
- the singular *Siroko 250* Spanish Champion in 1981,
- the three-times World Champion *Garelli 125* (1982, 1983 and 1984),
- and even the motorbike with which he ran his last world championship, a *Derbi 80 cc*.



Colecciones de Vehículos Históricos en Vuelo

3 Fundación Infante de Orleans

..... www.aena.es · www.fio.es

Dirección

Aeropuerto de Cuatro Vientos
Edificio de Servicios, oficina 2.27
28044 Madrid
Telf.: 91 508 08 42
Fax: 91 321 18 59
e-mail: fio@fio.es

Cómo llegar

Autobús: Autobuses Interurbanos líneas 483, 486, 487. Solicitar la parada: "Aeroclub".
Salidas de Aluche y Plaza Elíptica.
Información 012 y 91 580 42 60. www.ctm-madrid.es.

Horario de visitas

De martes a sábado: de 11:00 a 14:00 h.
Cerrado: mes de agosto.

Tarifas

Entrada al Museo: gratis
Exhibiciones de vuelo: 5 euros.
Niños y ancianos: gratis.

Historical Planes in Flight Collections

3 Infante de Orleans Foundation

Address

Cuatro Vientos Airport
Edificio de Servicios, office 2.27
28044 Madrid
Tel.: 91 5080 842
Fax: 91 3211 859
e-mail: fio@fio.es

How to get there

Bus: Intercity Buses lines 483, 486, 487. Ask for the "Aeroclub" stop.
Departures from Aluche and Plaza Elíptica.
Information 012 and 91 580 42 60. www.ctm-madrid.es

Museum Hours

Tuesday to Saturday: 11 am - 2 pm
Closed: In August.

Admission Fee

Free Admission
Flight Exhibitions: 5 euros.
Children and senior citizens: Free.



La Fundación Infante de Orleans, conocida popularmente como la FIO, es un organismo sin ánimo de lucro destinado a la conservación del patrimonio aeronáutico español representado principalmente por medio de aviones mantenidos en condiciones de vuelo, así como la muestra de dicho material por medio de un museo estático y exhibiciones en vuelo de dichos aviones.

La Fundación Infante de Orleans tiene su centro de operaciones en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, el más antiguo de España. No podría existir marco más adecuado, ya que aquí se ha desarrollado una gran parte de nuestra historia aeronáutica. Base militar, aeródromo civil, sede de las más importantes fábricas aeronáuticas y centros de investigación más avanzados de su tiempo, tanto civiles como militares, fue punto de partida de vuelos históricos e importantes raids.

En la actualidad es uno de los aeropuertos civiles con mayor actividad privada y de escuela. Alberga también el Museo del Aire y puede convertirse en breve en uno de los centros culturales aeronáuticos más importantes de Europa.

HISTORIA

El origen de la Fundación Infante de Orleans se remonta a 1984, cuando un grupo de aficionados creó la sección de aviones históricos del aeroclub *J.L. Aresti*.

The Infante de Orleans Foundation, better known as FIO, is a non-profit organization whose aim is to preserve the Spanish aeronautic heritage mainly embodied in the form of planes which are kept in flying conditions, as well as the exhibition of such material by means of a static museum and flight exhibitions for the aforementioned planes.

The FIO has its headquarters in the Madrid-Cuatro Vientos Airport, the oldest in Spain. There could be no better framework, since here is where a big part of our aeronautical history has taken place.

Military base, civil aerodrome, headquarters for the most important aeronautical manufacturers and the most advanced research centres of its time, both civil and military, it was the starting point for historical flights and important air-raids.

At present, it is one of the most active civil airports in terms of private and schooling activity. It also houses the Air Museum and it might shortly become one of most important aeronautical centres in Europe.

HISTORY

The origins of the FIO date back to 1984, when a group of amateurs created the historical aeroplane section of the *J.L. Aresti* aero-club.

To reinforce this initiative, the foundation was set

Para consolidar esta iniciativa se constituyó la fundación en 1989, con el objetivo de contemplar la más amplia colección posible de aviones que han jugado un papel predominante en el desarrollo de la aeronáutica española.

La colección de aviones cuenta en la actualidad con 23 ejemplares, de 17 modelos diferentes, que abarcan 60 años de la historia de la aeronáutica española, en perfectas condiciones de vuelo.

Entidad colaboradora del instituto de Historia y Cultura Aeronáutica y acreedora del Diploma de Honor de la Federación Aeronáutica Internacional, la Fundación Infante de Orleans amplía su campo de actividad a todas aquellas acciones que tienen por objetivo difundir la cultura aeronáutica española.

ACTIVIDADES

Existe la posibilidad de volar en avioneta de cuatro plazas (incluyendo el piloto) siguiendo distintas rutas.

Existen cinco rutas establecidas pero se pueden realizar otras, siempre que lo permitan las leyes de aviación y aproximación.

up in 1989, with the aim of putting together the widest possible collection of aeroplanes which have had a prominent role in the development of Spanish aeronautics.

The aeroplane collection is made up at present of 23 planes –representing 17 different models and spanning 60 years of Spanish aeronautical history– all in perfect flight condition.

Partner of the institute of Aeronautical History and Culture and holding an Honour Diploma from the International Aeronautical Federation, the FIO widens its field of activity to all actions aimed at promoting Spanish aeronautical culture.

ACTIVITIES

There is a possibility of flying on a 4-seat light aircraft (including the pilot) following different routes.

There are five set routes but others can be followed, as long as it is permitted by aviation and approach regulations.





Colecciones de Vehículos Históricos en Vuelo

4 Museo de la Aeronáutica y la Astronáutica

..... www.aire.org/museo/

Dirección

Aeródromo de Cuatro Vientos.
Carretera de Extremadura, km. 10,500.
Telf.: 91 509 16 90.

Cómo llegar

Autobús: Hay tres líneas que tienen parada cerca del aeródromo (barrio de La Fortuna): la 483 y 487, que cubren el trayecto Aluche - Leganés, y la 486, Oporto - Leganés.

Desde Madrid centro, autobuses de la estación de Príncipe Pío.

Coche: Desde la M-40, salida número 30, a través de la cual se accede a la carretera de La Fortuna y, desde ella, al viario interior del aeropuerto.

Desde el centro de la ciudad de Madrid, salir por la calle Joaquín Turina, en Carabanchel Alto, hasta coger la carretera de La Fortuna y, desde ella, al viario interior del aeropuerto.

Horario de visitas

De martes a sábado: de 10:00 a 14:00 h.

Historical Planes in Flight Collections

4 Aeronautic and Astronautic Museum

Address

Aeródromo de Cuatro Vientos.
Carretera de Extremadura, km. 10,500.
Tel.: 91 509 16 90.

How to get there

Bus: Three lines have a stop near the aerodrome (neighbourhood of La Fortuna): 483 and 487, which cover the route Aluche - Leganés, and 486, Oporto - Leganés.

From the centre of Madrid, buses from Príncipe Pío station.

Car: From the M-40, exit number 30, take the road to La Fortuna and, from there, to the airport's inside road.

From the centre of Madrid, exit off of Joaquín Turina street, in Carabanchel Alto, until you take the road to La Fortuna and, from there, to the airport's inside road.

Museum hours

Tuesday to Saturday: 10 am - 2 pm

Cerrado: lunes, el 1 de enero, Jueves y Viernes Santo, 10 de diciembre (Ntra. Sra. de Loreto - Patrona de la aviación) y 25 de diciembre.

Cafetería y Tienda de recuerdos: de 10:00 a 13:30 h.

Tarifas

Entrada al Museo: gratis

Servicios

Aparcamiento público

Cafetería / Restaurante

Tienda / Librería

Acceso para discapacitados

Visitas guiadas

El Museo del Aire de Madrid es un espacio lleno de historia, donde se pueden contemplar los aviones que surcaron nuestros cielos hace décadas. Aviones, maquetas, simuladores, insignias o uniformes son algunas de las maravillas que en él se pueden encontrar. Fue creado por decreto en 1966 y nueve años más tarde fue instalado en el aeródromo de Cuatro Vientos, que está considerado como la cuna de la aviación militar española. El museo ocupa tres hangares que suman 7.000 metros cuadrados, donde están expuestas cerca de 120 aeronaves. La exposición muestra también motores, maquetas, dioramas, pinturas, paracaídas, banderas, armamento, etc. El fondo del museo suma un total de 8.000 piezas.

Closed: Mondays, 1 January, Holy Thursday and Good Friday, 10 December (Our Lady of Loreto - Patron-Saint of Aviation) and 25 December.

Café and Souvenir Shop: 10 am - 1.30 pm

Admission Fee

Free Admission

Special Services

Public parking lot.

Cafeteria / Restaurant

Shop / Bookshop

Access for the physically handicapped

Guided tours

The Madrid Air Museum is a history-filled space, where you can contemplate the planes that crossed our skies decades ago. Planes, models, simulators, badges or uniforms are some of the marvels that can be found in it.

It was created by decree in 1966 and nine years later it was moved to the Cuatro Vientos aerodrome, which is considered the birthplace of Spanish military aviation. The museum occupies three hangars which add up to 7,000 sq. metres and maintain around 120 aircrafts on display. The exhibition contains engines, models, dioramas, paintings, parachutes, flags, armaments and more. The museum contents add up to a total of 8,000 pieces.

HISTORIA

Terminada la Guerra Civil y una vez creado el Ejército del Aire, se concibe la idea de que, al igual que en otros países, hubiera un Museo en el que se depositaran los objetos y aviones que reflejaran la evolución e historia de la Aeronáutica española y se expusieran al público.

En diciembre de 1948 se elaboró un proyecto fruto de los primeros estudios, proponiendo la creación del Museo y su ubicación en los bajos del nuevo edificio del Ministerio del Aire. Tras posteriores estudios y consultas se creó el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, por Decreto nº 1437 de 16 de junio de 1966, dependiendo del Ministerio del Aire y con sede en Madrid.

INSTALACIÓN

Primeramente se consideró como el lugar más idóneo las salas de la planta baja del Ministerio, en la Plaza de la Moncloa.

La adquisición o donación de una serie de aviones históricos como el Vilanova Acedo, versión española del *Bleriot XI*, el “*Dragon Rapide*” del histórico vuelo Canarias-Tetuán y el gran tamaño de los *Heinkel-I 111*, *DC-3*, *Junkers-52*, etc., hizo desear en 1969 este primer plan.

La opción más idónea era disponer de un edificio propio, con vistas a futuras ampliaciones, bien en

HISTORY

Once the Civil War was over and the Air Force was created, the idea came up for a museum such as those in other countries, which would house the objects and planes that reflected the evolution and history of Spanish aeronautics and have them on display for the general public.

In December 1948, as a result of preliminary research studies, a project was written proposing the creation of the Museum, which would be located on the ground floor of the new Air Force building. After subsequent research and enquiries, on 16 June 1966 the Aeronautics and Astronautics Museum was created, by Decree n. 1437, under the authority of the Air Force and with headquarters in Madrid.

FACILITIES

At first, the ground floor rooms in the Air Force building, at the Plaza de la Moncloa, was considered to be the best location.

However, the acquisition and donation of a series of historical planes such as the Vilanova Acedo, Spanish version of the *Bleriot XI*, the “*Dragon Rapide*” of the historical Canarias-Tetuán flight and the size of the *Heinkel-I 111*, *DC-3*, *Junkers-52*, etc. caused this plan to be discarded in 1969.

The best option was to have a separate building, allowing for future extensions, either in the Cuatro



el Aeródromo de Cuatro Vientos, cuna de la Aviación Militar Española, o en el Aeropuerto de Barajas. También se estudió situarlo en la Casa de Campo, Ciudad Universitaria e incluso en la Cripta y Solares de la Plaza de la Moncloa (hoy Junta Municipal de Moncloa y Patronato de Casas del Aire).

Por fin, en 1975 se decidió establecerlo en su actual emplazamiento. Las razones principales que fundamentaron esta decisión fueron la proximidad a Madrid, la cercanía a la Maestranza Aérea (lo que facilitaría muchas tareas de mantenimiento y auxiliares), la posibilidad de poder recibir material por vía aérea y el carácter histórico del conjunto de Cuatro Vientos.

Para ello se utilizó el hangar de la primera Escuela de Ingenieros Aeronáuticos (hoy Escuela de Transmisiones del Ejército del Aire) y a él se trasladó el material aéreo existente. Las obras comenzaron el último trimestre de 1979, preparándose la instalación cubierta y una amplia extensión ajardinada con isletas para

Vientos Aerodrome, birthplace of the Spanish Military Aviation, or in Barajas Airport. Another idea was to place it in the Casa de Campo, Ciudad Universitaria or even in the Crypt and Sites of the Plaza de Moncloa (today Moncloa Town Council and Air House Board).



Finally, in 1975 the decision for its present location was made, based principally on its proximity to Madrid and to the Air Maestranza (which would clear the path for many maintenance and auxiliary tasks), the possibility of receiving material by air and the historical character of the Cuatro Vientos ensemble.

The first Aeronautical Engineering School (today Transmissions School for the Air Force) was used to store the existing

material in the meantime. The building works started during the last trimester of 1979, consisting of covered facilities and a wide garden expanse with traffic islands for the planes, as well as two lagoons for the seaplanes *DO-24* and *Grumman Albatross*,

los aviones, así como dos lagunas para los hidroaviones *DO-24* y *Grumman Albatross*, unidos por un pequeño canal. El 24 de mayo de 1981 se abrieron las puertas al público.

Como en otros museos, fue difícil combinar lo estético con lo práctico y, pasados los años, el número de aviones se había duplicado, los árboles y lagunas del jardín dificultaban el movimiento y colocación de los nuevos aviones e incluso limitaban la capacidad de la exposición; además, el agua y vegetación atraían multitud de pájaros que deterioraban los timones y alerones de varios de nuestras joyas históricas a la intemperie, lo que obligaba a la construcción de nuevos hangares. Por otra parte el aumento de las colecciones de motores (88), banderas, maquetas (118), armamento, uniformes, condecoraciones, cartas de vuelo, planos de operaciones, cuadros, fotografías, dibujos y efectos personales de aviadores y científicos aeronáuticos, así como de libros y documentos históricos, hicieron necesaria una amplia reforma, que acabó en su primera fase el 18 de octubre de 1993, con la presentación de dos hangares mas para exposición, con los que la superficie cubierta pasó a 7.000 metros cuadrados y la total a 35.000 metros cuadrados.

MATERIAL EXPUESTO

Además de lo ya mencionado, el Museo presenta la barquilla del globo en el que S.M. la Reina María

joined by a small channel. On 24 May 1981 it was finally open to the public.

As in other museums, it was difficult to combine the aesthetical with the practical and, as the years went by, the number of planes doubled, the trees and lagoons of the garden hindered the movement and positioning of new planes and even limited the exhibition space. Furthermore, water and vegetation attracted a multitude of birds that damaged the rudders and ailerons of several of our historic gems which were outside, and this required the construction of new hangars. On the other hand the growth of the collection of engines (88), flags, models (118), armament, uniforms, badges, flight maps, operation plans, pictures, photographs, drawings and personal effects belonging to pilots and aeronautical scientists, as well as books and historical documents, required thorough renovations. The first phase of these was completed on 18 October 1993, when two new exhibition hangars were presented, so that the covered surface area became 7,000 sq. metres and the total surface area rose to 35,000.

MATERIAL ON DISPLAY

Apart from the afore-mentioned, the Museum displays the basket of the hot-air balloon in which H.



Cristina de Habsburgo, en 1889, ascendió hasta la altura de 500 m., siendo la primera persona real que protagonizó un hecho semejante.

Entre otras fotos y recuerdos de la Aeroestación, se exhiben:

- el globo utilizado en 1992 por González Green y Tornás Feliú para efectuar la primera travesía de Atlántico Central en dirección Este a Oeste;
- multitud de instrumentos de vuelo y comunicaciones; reflectores, balizas; equipos de piloto de diferentes épocas;
- una colección de hélices antiguas de madera muy completa;
- armamento de aeródromo y antiaéreo entre el que destacan dos cañones 8,8 que, diseñado contra aviones, resultó ser el mejor cañón antitanque de

M. Queen Maria Cristina of the Habsburgs rose, in 1889, to a height of 500 metres, becoming the first royal person to do so.

Among the pictures and souvenirs of the Aeroestación, the following are on display:

- the hot-air balloon used in 1992 by González Green and Tornás Feliú to cross the Central Atlantic from East to West for the first time ever;
- multiple flight and communication instruments; reflectors, beacons; pilot equipment from different times;
- a complete collection of old wooden propellers;
- anti-aircraft and aerodrome weaponry among which are remarkable the two 8,8 guns which, although designed for planes, became the best anti-tank guns of WWII;

- la 2ª Guerra Mundial;
- los primeros Estandartes de Aeroestación y Aviación;
- dioramas de motivo aeronáutico; planeadores; paracaídas; cascos de vuelo;
- cuadros de aviadores ilustres, entre los que destaca el del Infante D. Alfonso de Orleans, primer piloto militar de nuestra historia, obra del célebre pintor Antonio Ortiz Echagüe, y multitud de objetos relacionados con la Aviación.

En la plataforma de aviones de hélice, se han incorporado recientemente:

una *Piper Azteca PA-23*; el primer *CL-215 "Canadair"*, célebre avión contra incendios que tripula personal del Ejército del Aire desde 1971; y un *DHC Caribou*, cuyo interior puede visitarse.

En el Hangar 3, entre las aeronaves, está el "*Trener Master*" con el que el Capitán Tomás Castaños se proclamó campeón del mundo de acrobacia en 1964.

En lugar preferente se pueden observar:

- la *Aisa I-11B*, último avión que tripuló el Infante D. Alfonso de Orleans, primer piloto militar de España;
- el helicóptero *Bell 47G* que pilotó en solitario S.M. el Rey D. Juan Carlos I; y
- el *T-34 "Mentor"* en el que S.A.R. el Príncipe de Asturias, D. Felipe de Borbón, efectuó su «suelta aeronáutica».

- the first Aerostation and Aviation Banners;
- aeronautical motif dioramas; gliders; parachutes; flight helmets;
- pictures of renowned pilots, among them that of Infant D. Alfonso de Orleans, the first military pilot of our history, by notable painter Antonio Ortiz Echagüe, and a wide selection of objects related to Aviation.

On the propeller plane platform, we have recently added:

a *Piper Azteca PA-23*; the first *CL-215 "Canadair"*, remarkable fire-fighting aircraft flown by the Air Force personnel since 1971; and a *DHC Caribou*, which can be visited on the inside.

In Hangar number 3, among the aircrafts, you can find the "*Trener Master*" with which Captain Tomás Castaños became world acrobatics champion in 1964.

Also in place of honour you can find:

- the *Aisa I-11B*, last plane to be flown by Infant D. Alfonso de Orleans, first Spanish military pilot;
- the *Bell 47G* helicopter which H. M. the King Juan Carlos I flew solo; and
- the *T-34 «Mentor»* in which H. R. H. the Prince of Asturias Felipe de Borbón, made his first solo flight.

ACTIVIDADES

Taller de restauración
Laboratorio fotográfico
Biblioteca
Salón de Actos
Salón Audiovisual

ACTIVITIES

Restoration Workshop
Photo Lab
Library
Main Hall
Audiovisual Room





Colecciones de Vehículos

5 Museo Naval

..... www.museonavalmadrid.com

Dirección

Paseo del Prado, 5
28014 · Madrid
Telf.: 91 523 87 89
Fax: 91 379 50 56

Cómo llegar

Autobús: Líneas 1, 2, 14, 15, 20, 27, 37, 51, 146, 202 y 522.

Metro: Banco de España (línea 2).

Cercanías: Estación de Recoletos.

Horario de visitas

De martes a domingo: de 10:00 a 14:00 h.

Cerrado: todos los lunes, 1 de enero, Jueves y Viernes Santo, 1 y 15 de mayo, 16 julio, mes de agosto, 9 de noviembre, 24, 25 y 31 de diciembre.

Tarifa

Entrada gratuita.

Vehicle Collections

5 Naval Museum

Address

Paseo del Prado, 5
28014 Madrid
Tel.: 91 523 87 89
Fax: 91 379 50 56

How to get there

Bus: Lines 1, 2, 14, 15, 20, 27, 37, 51, 146, 202 and 522.

Underground: Banco de España (line 2).

Suburban train: Recoletos Station.

Museum hours

Tuesday to Sunday: 10 am - 2 pm.

Closed: Mondays, 1 January, Holy Thursday and Good Friday, 1 and 15 May, 16 July, month of August, 9 November, 24, 25 and 31 December.

Admission Fee

Free admission.



HISTORIA

El origen del Museo Naval se remonta al 28 de septiembre de 1792, gracias a una excelente iniciativa de don Antonio de Valdés y Fernández Bazán, Secretario de Marina del rey Carlos IV.

El capitán de navío Mendoza y Ríos fue comisionado a Francia y Gran Bretaña para comprar libros, mapas

HISTORY

The origins of the Naval Museum date back to 20 September 1792, thanks to an excellent initiative by Mr. Antonio de Valdés y Fernández Bazán, Navy Secretary to King Charles IV.

Navy Captain Mendoza y Ríos was commissioned to France and Great Britain to buy books, maps and

other materials for the library, and the lieutenants of ship Martín Fernández de Navarrete, José de Vargas Ponce and Juan Sanz y de Barutell, sent to different Spanish archives to copy all manuscripts relating to Navy matters, while materials were gathered to form the collections of the projected museum.

The substitution of Valdés at the head of the Ministry, that of José de Mazarredo as general Navy director and the political and military events that took place in Spain in the first quarter of the 19th century, did not allow the project to go ahead. The material intended for the library went instead to that of the Hydrographic Deposit, and the scientific instruments, which were already in Cádiz, went instead to the Navy Observatory.

Many years later, in 1842, Ramón Trujillo Celari, Second Lieutenant of the Marine Corps, destined as Assistant Officer for the Admiralty Board, drew up a memo to update Valdés' decree.

The Naval Museum's provisional opening ceremony was performed on 19 November 1843 by Queen Elizabeth II, at the Council Palace or House, on Calle Mayor in Madrid, nowadays headquarters to the Central Military Region.

Due to the increase in funds, at the beginning of 1845 the Museum moved to Platero House. However, the building's imminent risk of collapse caused, in 1853, the move to the Minister Palace, which was Godoy's house until 1807, on the Plaza de la Marina Española. It was open to the public again on

other material for the library, and Navy Lieutenants Martín Fernández de Navarrete, José Vargas de Ponce and Juan Sanz y de Barutell were sent to different Spanish archives to copy all manuscripts relating to Navy matters, while materials were gathered to form the collections of the projected museum.

But the substitution of Valdés as head of the Ministry, that of José de Mazarredo as general Navy director and the political and military events that took place in Spain in the first quarter of the 19th century, did not allow the project to go ahead. The material intended for the library went instead to that of the Hydrographic Deposit, and the scientific instruments, which were already in Cádiz, went instead to the Navy Observatory.

Many years later, in 1842, Ramón Trujillo Celari, Second Lieutenant of the Marine Corps, destined as Assistant Officer for the Admiralty Board, drew up a memo to update Valdés' decree.

The Naval Museum's provisional opening ceremony was performed on 19 November 1843 by Queen Elizabeth II, at the Council Palace or House, on Calle Mayor in Madrid, nowadays headquarters to the Central Military Region.

Due to the increase in funds, at the beginning of 1845 the Museum moved to Platero House. However, the building's imminent risk of collapse caused, in 1853, the move to the Minister Palace, which was Godoy's house until 1807, on the Plaza de la Marina Española. It was open to the public again on

de la Marina Española, reabriéndose al público el 27 de noviembre del citado año de 1853, con asistencia de la reina Isabel II y los miembros del Gobierno.

En condiciones precarias, el Museo se reabrió de nuevo en octubre de 1932 en su sede actual del antiguo Ministerio de Marina, hoy Cuartel General de la Armada. El contralmirante Julio Guillen Tato, director de la entidad de 1933 a 1972 y verdadero creador y alma del nuevo centro, le dio la forma y organización que, con ligeras variaciones, se ha mantenido hasta 1993.

El origen de las colecciones del Museo es muy diverso, en gran parte debido a las aportaciones valiosísimas de la Casa Real, la antigua Secretaría de Marina, las extinguidas Compañías de Guardias Marinas, los Departamentos Navales de la Península y los apostaderos de Filipinas y Cuba, el Deposito Hidrográfico, el Real Observatorio de Marina de San Fernando y el Instituto Hidrográfico de Cádiz, así como a un sinfín de donativos particulares.

En la actualidad, el Museo Naval es una entidad cultural de titularidad estatal, gestionada por el Ministerio de Defensa.



Isabel II

27 November of that same year, 1853, with the assistance of Queen Elizabeth II and members of the Government.

Under precarious conditions, the Museum finally reopened again in October 1932 at its present location, the old Navy Ministry, today the Headquarters of the Navy. RearAdmiral Julio Guillen Tato, museum director between 1933 and 1972 and true creator and soul of the new centre, was responsible for giving the museum the shape and structure which, with slight variations, has been maintained until 1993.

The Museum collections come from wide and varied sources, mostly owing to the invaluable contributions by the Royal Family, the old Navy Secretary, the extinct Marine Guard Companies, the continental Naval Departments and the stations at the Philippines and Cuba, the Hydrographic Deposit, the San Fernando Navy Real Observatory and the Cádiz Hydrographic Institute, as well as a great many individual donations. At present, the Naval Museum is a stateowned cultural institution, managed by the Ministry of Defence.

MATERIAL EXPUESTO

Las salas expositivas del Museo, ordenadas cronológicamente, contienen las colecciones de objetos históricos de muy diversa índole custodiados por la Armada y que datan desde el siglo XV hasta la actualidad.

ARTES PLÁSTICAS Y DECORATIVAS

La pintura ocupa un capítulo fundamental dentro del diverso contenido de la sección. En su mayoría realizada al óleo, nos muestra abundante iconografía sobre batallas y combates navales de los siglos XVI al XX; descubrimientos geográficos y expediciones españolas desde el siglo XVI; vistas de puertos y ciudades españolas, europeas y americanas; diversos tipos de buques y embarcaciones; monarcas españoles y diferentes protagonistas de nuestra Historia Naval.

Entre los numerosos artistas destacan los pintores Antonio de Brugada, Rafael Monleón y Torres, Ángel Cortellini Sánchez, Antonio de Caula, Alfonso Sanz, Ignacio Suárez Llanos, Antonio Muñoz Degraín, Ramón Padró, Rafael Tejeo, y Julio García Condoy, la mayoría de ellos activos durante el siglo XIX y principios del XX.

Dentro de esta sección se conservan numerosas estampas y matrices realizadas en diversas técnicas: calcografía (aguafuerte, buril, aguainta, etc.) lito-

MATERIAL ON DISPLAY

The Museum's exhibition rooms, in chronological order, contain the diversity of historical objects that the Navy collections preserve, some of which date back to the 15th century, up to the present time.

VISUAL ARTS

Painting is a fundamental chapter of the varied content of this section. Mostly oil paintings, the motifs show numerous naval engagements and battles from the 16th to the 20th century; geographical discoveries and Spanish expeditions dating back to the 16th century; views of Spanish, European and American harbours and cities; several kinds of ships and vessels; Spanish monarchs and different characters of our Naval History.

Among the many artists worth mentioning are Antonio de Brugada, Rafael Monleón y Torres, Ángel Cortellini Sánchez, Antonio de Caula, Alfonso Sanz, Ignacio Suárez Llanos, Antonio Muñoz Degraín, Ramón Padró, Rafael Tejeo, and Julio García Condoy, most of whom hail from the 19th and 20th centuries.

In this section there are also several prints and moulds executed with different techniques: intaglio (etching, gouge, aquatint, etc.), lithography and xylography. You will also find furniture, personal ob-

grafía y xilografía. También se encuentran muebles, objetos personales y cerámica que de una u otra forma tienen relación con el mar.

ARMAS



Los fondos que componen la sección de armas, aunque no son muy numerosos, resultan muy interesantes, ya que dan una visión general tanto de la artillería terrestre como de la naval, así como de las armas portátiles blancas y de fuego, civiles y militares. A través de dichos fondos, se pueden contemplar desde bombardas, falconetes y esmeriles, utilizados como artillería en el siglo XIV, hasta torpedos empleados en el siglo XX.

El montante bendito de Juan de Austria, de 1568, es una de las piezas más emblemáticas del Museo Naval. Se lo concedió San Pío V antes de la batalla de Lepanto (1571). También hay que mencionar las pistolas y los sables de honor, fabricados en Ver-

jects and pottery related in some way to the sea.

WEAPONS

Even though the weaponry on display is not very plentiful, it is very interesting, since it provides a general overview of both ground and naval artillery, as well as of individual knives and guns, both civil and military. The weaponry ranges from bombards (bomb ketches), falconets and emeries, used as artillery in the 14th century, to torpedoes used in the 20th century.

The sacred longsword belonging to Juan de Austria, from 1568, is one of the emblems of the Naval Museum. It was awarded by Saint Pío V before the battle of Lepanto (1571). Worth mentioning too are the pistols and swords of honour, handcrafted in Versailles by Napoleon's weapon's manufacturer,

salles por el armero de Napoleón Nicolás Boutet, que fueron entregados a relevantes figuras de la Marina como Cosme Damián Churruca (1761-1805) y que constituyen auténticas obras de arte por su factura y decoración.

Las armas de fuego portátiles, constituyen otro de los grandes atractivos para el visitante. Además de armas largas y cortas, se conservan también numerosas armas blancas y de fuego reglamentarias muy representativas.

CONDECORACIONES Y NUMISMÁTICA

El Museo Naval, posee una interesante colección de condecoraciones pertenecientes a los siglos XVIII, XIX y XX, constituida en su mayor parte por ejemplares que representan premios por acciones destacadas de carácter militar, otorgados a marinos y donados por sus familiares. También cuenta con algunos ejemplares de condecoraciones propias de recompensa por comisión de servicios o méritos en el orden civil.

La colección de numismática comprende una serie de monedas que corresponden a la época de la Roma Republicana e Imperial así como un conjunto



Nicolas Boutet, handed over to relevant figures of the Navy such as Cosme Damián Churruca (1761-1805), which constitute veritable works of art due to their manufacture and ornaments.

Portable firearms constitute another big attraction for visitors.

The display contains both long and short weapons, as well as examples of knives and firearms.

BADGES & NUMISMATICS

The Naval Museum houses an interesting collection of badges from the 18th, 19th and 20th centuries, most of which were awarded for outstanding military actions to navy officers, and donated by their families. There are also a few badges for civil merit or as reward for civil services.

The numismatics collection contains a series of coins which date back to Imperial Rome and the Roman Republic, as well as a series of pieces used throughout the 16th and 17th century. However, the main area in this collection is the historical medals. They owe their outstanding artistic and iconographic

de piezas utilizadas a lo largo del siglo XVI y XVII. No obstante, la parte más importante de esta colección corresponde a las medallas históricas, de un excepcional valor artístico e iconográfico, debidas en gran parte a artistas flamencos, donde siempre destacaron magníficos grabadores y acuñadores. Dicha colección abarca desde el año 1519, época del reinado de Carlos I, hasta el reinado de Alfonso XIII; entre ambas fechas se muestran medallas de fidelidad, de tratados, acciones navales y acontecimientos marítimos de la más variada naturaleza.

CONSTRUCCIÓN NAVAL. ARMADA

Probablemente esta es la colección más representativa del Museo, proyectado para mostrar la Historia de la Armada Española y por tanto la evolución de la navegación y de la construcción naval.

Forman parte de ella maquetas de arsenales, modelos de máquinas y motores, herramientas utilizadas en la construcción naval, pertrechos marineros y sobre todo la colección de modelos de buques que han servido en la Marina desde el siglo XVI hasta nuestros días, pues desde 1853 se establece por Real Orden la obligación de remitir al Museo Naval un modelo de todo buque que se construyese para la Armada.

El núcleo de la sección lo forman los modelos de arsenal o construcción. Realizados a la vez que los planos, reproducen a escala reducida, pero con toda exactitud, los detalles de construcción del navío real

value mainly to Flemish artists, who were always excellent engravers and coin-manufacturers.

The collection dates from 1519, at the time of king Charles II, to the reign of Alfonso XIII, including as well medals for fidelity, treaties, navy actions and events-at-sea of all kinds.

SHIP BUILDING. THE ARMADA.

Probably the most representative collection in the Museum, conceived after all to display the History of the Spanish Navy, the Armada, and thus the evolution of navigation and ship building.

The collection contains naval dockyard models, machine and engine models, tools used in ship building, nautical implements and above all the collection of ship models which have served in the Navy from the 16th century to nowadays, owing to a Royal Order which in 1853 established the duty to submit a model of every ship built for the Navy to the Naval Museum.

The core of this section is formed by the naval dockyard or ship building models. Executed at the same time as the building plans, they reproduce, on a reduced scale but with complete accuracy, every

para que pudiesen ser evaluados por la Junta de Constructores.

En los modelos de esta colección están representados los sistemas de construcción naval española del siglo XVIII y buques tan célebres como el Santísima Trinidad, el Santa Ana, el San Genaro y el San Ildefonso.

Otro de los objetos mas relevantes de esta sección es el modelo de galón flamenco, fechado en 1593, única representación en tres dimensiones, que se conserva, de una embarcación del siglo XVI.

ETNOGRAFÍA

Compuesta en su mayor parte por armas y útiles relacionados con la navegación, procedentes de las islas del Pacífico y Filipinas y en menor medida de las posesiones españolas sub-saharianas, fechados la mayoría en la segunda mitad del siglo XIX. La importancia de esta reducida colección radica en la pluralidad de tipos y diversidad de lugares de procedencia de los objetos que la componen, destacando la magnífica colección de mazas de Fidji y el collar real, de las islas Hawai.

Desde el año 1999 los fondos de esta sección se enriquecieron con el conjunto de cerámica filipina —ollas, tazas, copas y lámparas de aceite— hallados en el pecio de la nao San Diego, hundida en 1600.

detail of the building of the real ship so that it could be assessed by the Board of Builders.

In these collections' models the ship building systems of the 18th century are represented, as well as ships as illustrious as the Holy Trinity, the Santa Ana, San Genaro and San Ildefonso.

Another relevant object from this section is the model of Flemish galleon, dating from 1593, the only existing three-dimensional representation of a 16th century vessel.

ETHNOGRAPHY

Comprising mainly weapons and tools related to navigation, the objects in this section come from the Pacific Islands and the Philippines, and to a lesser extent from the Sub-Sahara Spanish colonies, and they date mostly from the second half of the 19th century. The importance of this reduced collection lies in the variety of objects and their diversity of origins. Especially outstanding is the magnificent collection of maces from Fiji and the royal necklace from the Hawaii islands.

In 1999, the collection was enriched by the addition of some pottery from the Philippines —pots, cups, glasses and oil lamps— found in the wreck of the Nao San Diego, sunk in 1600.

INSTRUMENTOS NÁUTICOS Y CIENTÍFICOS

Contiene una de las colecciones más notables que existen en España sobre Historia de la Ciencia en el campo de la astronomía y la navegación. A través del análisis de sus piezas se puede estudiar la evolución tecnológica que desde el siglo XVI hasta el siglo XX, han sufrido los instrumentos utilizados para saber la situación y rumbo del buque, y que permitieron tanto el descubrimiento y colonización del Nuevo Mundo, como el mantenimiento de España entre los países pioneros en la navegación.

MARINA MERCANTE, DE PESCA Y DEPORTIVA

Está compuesta principalmente por modelos de buques que no forman parte de las Fuerzas Armadas. La parte más importante de esta colección está formada por los modelos autóctonos de nuestras antiguas colonias, que en su mayor parte son pequeñas embarcaciones de cabotaje o de pesca fluvial y transporte de pasajeros. Destaca también la colección de modelos de barcos de pesca utilizados en las costas de la Península Ibérica, la mayoría de ellos ya desaparecidos. La mayor parte de estas embarcaciones fueron realizadas en el siglo XIX. Por último, no hay que olvidar las reproducciones de los modelos que tienen que ver con la antigua navegación Mediterránea y las distintas versiones de las naves del descubrimiento.

NAUTICAL AND SCIENTIFIC INSTRUMENTS

This section contains one of the most prestigious collections existing in Spain relating to the History of Science in the fields of astronomy and navigation. By analysing its pieces one can study the technological evolution undergone by the instruments used to determine one's situation and the ship's course between the 16th and the 20th century, instruments that enabled not only the discovery and colonization of the New World, but solidified Spain's status as a pioneer in navigation.

MERCHANT SHIPPING, SPORTS AND FISHING VESSELS

This section mainly contains models of ships that are not part of the Armed Forces. The core of this section comprises the indigenous models from the Spanish colonies, mostly small coasting, river-fishing or passenger vessels. Also remarkable is the collection of fishing boats used on the Spanish coasts, most of them no longer in existence. Most of these were manufactured in the 19th century. Finally, let us not forget the reproductions of models which relate to ancient Mediterranean navigation and the different versions of the Discovery vessels.

RECUERDOS HISTÓRICOS

Forman esta colección los objetos relacionados con personajes o hechos históricos, que por su singularidad no han podido integrarse dentro de las otras secciones del Museo. Una de las piezas más relevantes de esta colección es la cartera que perteneció al lugarteniente general del Almirantazgo Cenón de Somodevilla y Bengoechea, Marqués de la Ensenada.

UNIFORMES Y ENSEÑAS

Figuran en esta sección los uniformes y distintivos usados por personajes que han tenido especial trascendencia a lo largo de la historia, entre los que destaca la colección de uniformes usados por miembros de la familia real española. También se incluyen varias colecciones de soldados de plomo a través de las cuales podemos conocer las diversas modificaciones de la indumentaria militar. Dentro del apartado de enseñas se encuentra la colección de banderas de buques de la Armada y tercios de infantería de Marina, que abarca desde el siglo XVII hasta el momento actual. La pieza más notable es el Estandarte Real de Capitán General de Galeras del Mediterráneo Don Francisco Gutiérrez de los Ríos, Conde de Fernán Núñez.

HISTORICAL SOUVENIRS

In this collection we find objects related to historical events or characters which, due to their singularity, have not found a place in other sections of the Museum. One of the most relevant pieces from this collection is the wallet that used to belong to the Lieutenant General of the Admiralty Cenón de Somodevilla y Bengoechea, Marquis of la Ensenada.

UNIFORMS & ENSIGNS

We find in this section the uniforms and emblems used by relevant historical figures, among which the collection of uniforms used by members of the Spanish Royal Family are specially striking. There are also several tin soldier collections through which we can get to know the evolution of military attire.

In the ensign department we find the collection of flags from Navy ships and from Marine Infantry corps, which ranges from the 17th century to present times. The most remarkable piece is the Royal Banner for the General Captain of Mediterranean Galleys Francisco Gutiérrez de los Ríos, Count of Fernán Nuñez.



Colecciones de Vehículos

6 Museo de Bomberos

Vehicle Collections

6 Firefighter Museum

..... www.munimadrid.es/portal/site/munimadrid/

Dirección

Calle Boada, 4 · Puente de Vallecas.
28038 · Madrid
Telf.: 91 478 65 72

Address

Calle Boada, 4 · Puente de Vallecas.
28038 · Madrid
Tel.: 91 478 65 72

Cómo llegar

Autobús: Líneas 141 y 143.
Metro: Línea 1, estación Buenos Aires. Salida por la calle Pío Felipe.

How to get there

Bus: Lines 141 and 143.
Underground: Line 1, Buenos Aires station. Exit from Calle Pío Felipe.

Horario de visitas

De lunes a viernes: de 10:00 a 13:30 h.

Museum hours

From Monday to Friday: 10 am to 1.30 pm.

Tarifa

Entrada gratuita.

Admission Fee

Free admission.



El Museo de Bomberos es el único museo específico de esta temática que existe en España. Fue inaugurado en 1984 para conservar y mostrar las máquinas y materiales que han usado a lo largo de la historia los componentes del Cuerpo de Bomberos. Cuenta con una superficie de 1.400 metros cuadrados en la que se expone un total de 18 vehículos de tracción mecánica, 3 de tracción animal y 14 remolcables, además de diversas colecciones de material utilizado desde el año 1850.

MATERIAL EXPUESTO

El museo se estructura en varias áreas: vehículos, medios de extinción, comunicaciones, protección respiratoria, trajes, sanidad y uniformes.

La exposición también incluye una serie de fotografías de intervenciones del cuerpo de bomberos a finales del siglo XIX.

El museo consta de una única sala pero es bastante amplia. En primer lugar, hay una serie de vitrinas llenas de réplicas en miniatura de coches y camiones de bomberos; a continuación, se puede admirar la colección de cascos procedentes de diferentes países.

Hay también trajes y complementos que utilizan los bomberos en su trabajo, así como múltiples fotografías. Resultan curiosos los trajes y protecciones utilizados para distintos tipos de elementos peligrosos: vemos así trajes ignífugos, trajes especia-

The Firefighter Museum is the only museum specifically dedicated to this topic in Spain. It opened in 1984 to preserve and show the machines and materials used throughout history by members of the Fire-fighting Squad.

It has a surface area of 1,400 sq. metres in which 18 motor vehicles, 3 animal-traction vehicles and 14 towed vehicles are on display, as well as several collections of material used since 1850.

MATERIAL ON DISPLAY

The museum has several areas: vehicles, fire extinguishing material, communications, breathing masks, clothes, health and uniforms.

The exhibition contains a series of photographs as well, showing firefighters in action in the late 19th century.

There is only one room in the museum, however this is quite big. First there are a series of display cabinets full of miniature car and fire engine replicas; then, there is a collection of helmets that come from different countries, all to be examined.

There are also clothes and complements used by firefighters in their job, as well as numerous pictures. The clothes and protection devices used for different situations are quite interesting: we can see fire-proof clothes, special anti-corrosives clothes, others that can be worn in case of biological

les para agentes corrosivos, otros que permiten exponerse a peligros biológicos, así como mascarillas anti-humo, gases, etc...

En una de las paredes podemos ver también una maqueta de los almacenes Arias tal y como quedaron después de terrible incendio que tuvo lugar en 4 de septiembre de 1987 donde fallecieron 10 bomberos en acto de servicio.

Más adelante veremos diferentes camiones pertenecientes a diversos países y épocas, e incluso un camión de bomberos que iba tirado por caballos.

El museo resulta muy interesante para los niños a los que se les regala un carné de bombero infantil.

ACTIVIDADES

- Actividades organizadas para grupos escolares.
- Visitas guiadas para grupos de entre 8 y 10 personas (niños desde 7 años).
- Para niños pequeños es más interesante hacer una visita ajustada a su ritmo.
- Si disponen de una foto de carné del menor, les harán un carné de bombero.

hazards, as well as smoke and gas masks, etc...

In one of the walls we can also see a model of the Arias department stores after the terrible fire that took place there on 4 September 1987, in which 10 firefighters died in the line of duty.

Further on we see several fire engines from different countries and times and even a fire engine which was pulled by horses.

The museum is fascinating for children, all of whom receive a children's fire-fighting card.

ACTIVITIES

- Activities for schools.
- Guided tours for groups of 8-10 people (children from age 7).
- For smaller children it is more convenient to adjust the tour to their rhythm.
- If you bring a small picture of the child, we will provide a fire-fighting card.





Colecciones de Vehículos

7 Unidades Acorazadas

Vehicle Collections

7 Armoured Units

www.ejercito.mde.es/ihycm/index

www.ejercito.mde.es/ihycm/museo/acorazadas/index

Dirección

Base Militar EL GOLOSO, sede de la Brigada de Infantería Acorazada “Guadarrama” XII.
Kilómetro 17,5 de la autovía Madrid - Colmenar Viejo.
28760 · Madrid.
Telf.: 91 659 93 00 · Extensión 6473
Fax: 91 659 96 58

Cómo llegar

La BRIAC XII está situada a la altura del kilómetro 17,5 de la autovía C-607, que va de Madrid a Colmenar Viejo.

Horario de visitas

De lunes a viernes: de 9:00 a 13:00 h. previa petición.*

** Petición de visita vía fax/carta/escrito indicando:*

- Fecha, hora propuesta (horario).
- Nombre y DNI de los solicitantes.
- Matrícula y modelo de los vehículos.
- Responsable del grupo y teléfono de contacto, asociación o grupo al que corresponde (en su caso).
- Objeto de la visita (visita general, realización de fotos a alguna pieza concreta, estudios históricos, etc.)

Address

Military Base EL GOLOSO, headquarters to the Infantry Armoured Brigade “Guadarrama” XII.
Kilometre 17,5 of the Madrid - Colmenar Viejo Road.
28760 · Madrid.
Tel.: 91 659 93 00 · Extension 6473
Fax: 91 659 96 58

How to get there

The Military Base is located on kilometre 17,5 of the C-607 road, joining Madrid and Colmenar Viejo.

Museum hours

Monday to Friday: 9 am - 1 pm, upon request.*

** Visit request by fax/letter/in writing including:*

- Suggested date and time (timetable)
- Name and ID of the applicants.
- Plate number and vehicle model .
- Group leader and contact number, association or group name (when applicable)
- Aim of the visit (general visit, photo shoot of a specific piece, historical research, etc.)



La Brigada “GUADARRAMA” XII como única Gran Unidad Acorazada del Ejército español, se considera heredera y depositaria de la tradición de todas nuestras unidades acorazadas.

Por ello ha creado un Museo de Unidades Acorazadas donde se conserven los materiales que utilizaron nuestros antecesores y donde se pueda ver cómo la evolución de estos medios condicionó sus procedimientos.

Dadas las grandes dimensiones de las piezas principales del Museo, su núcleo principal está constituido por una exposición al aire libre, sobre los

The “GUADARRAMA” XII Brigade is the only Big Armoured Unit of the Spanish army, and it is considered heir to and custodian of the tradition of all our armoured units.

For this reason it has created an Armoured Unit Museum where the materials used by our predecessors are preserved and where one can see how the evolution of these media influenced their proceedings.

Due to the size of the main pieces of the Museum, its main nucleus is constituted by an open-air exhibition in its gardens, opposite the building of command of the two Infantry Regiments “Asturias” no.

jardines, frente al edificio de mando de los dos Regimientos de Infantería “Asturias” nº 31 y “Alcázar de Toledo” nº 61.

Esta base ocupa una extensión de 450 hectáreas de terreno suave y agradable relieve, de las que 80 están dedicadas al acuartelamiento propiamente dicho, y el resto constituyen el campo de maniobras e instrucción.

HISTORIA

La Brigada se creó el 1 de Febrero de 1966, integrándose desde el primer momento en la DAC, y ocupando su acuartelamiento actual. Tras la reorganización del Ejército de 1985, adoptó la estructura que conserva actualmente.

MATERIAL EXPUESTO

La superficie expositiva está dividida, por temas, en cuatro zonas:

El **Jardín Sur**, donde se encuentran las piezas más antiguas del museo, es decir, desde los primeros modelos de unidades acorazadas hasta 1939.

El **Jardín Centro**, donde se exhiben los carros, contracarros y piezas autopropulsadas utilizados durante la postguerra y la Segunda Guerra Mundial, y los recibidos desde los Estados Unidos.

En el **Jardín Este** están los vehículos procedentes de Francia o modificados en España durante los años 70.

31 and “Alcázar de Toledo” no. 61.

The base has a surface area of 450 hectares of smooth and slightly hilly grounds, 80 hectares of which are dedicated to the barracks themselves, and the rest are dedicated to field exercises and training.

HISTORY

The Brigade was created on 1 February 1966, instantly becoming part of the armoured division and occupying its present location. After the Army’s reorganization in 1985, it acquired its present structure.

MATERIAL ON DISPLAY

The exhibition surface area is divided thematically into four sections:

The **South Garden**, with the oldest pieces in the museum, in other words, from the first models of armoured units up until 1939.

The **Central Garden**, exhibiting the tanks, tank-killers and self-propelled pieces used during the Post-war period and WWII, and those received from the USA.

In the **East Garden** are the vehicles coming from France or modified in Spain in the 1970s.

Finalmente, en el **Jardín Norte**, se reúnen los cañones contracarro y los vehículos de varias Armas.

Constituye pues una exposición en continua evolución a la que se van añadiendo nuevas piezas y que permite seguir la historia de la antigua División Acorazada y del resto de éstas Unidades en España.

En la entrada a la Base, en el local de la Sala de Visitas y Punto de Información, se exponen en una sala los distintos uniformes utilizados por las unidades de la División Acorazada, municiones de sus carros y piezas, armas, maquetas y otros equipos.

Si Ud. se encuentra en éste punto, le será fácil localizar la exposición del museo que se encuentra a menos de 50 m. en dirección Este, es decir, penetrando hacia el interior del cuartel.

Allí encontrará un hito que anuncia el Museo y da entrada al itinerario del Jardín Sur que contiene las piezas más antiguas.

Finally, in the **North Garden**, we find anti-tank guns and multi-weapon vehicles.

It is therefore an exhibition in continuous evolution that regularly acquires new pieces and which allows one to follow the old Armoured Division and the rest of these Units in Spain.

At the entrance to the Base, in the Guest Waiting Room and Information Point, there is a room which displays the different uniforms worn by the Armoured Division units, ammunition for their cars and pieces, weapons, models and other elements.

If you find yourself here, it will be easy for you to locate the museum exhibition which is less than 50 metres to the East, in other words, going towards the barracks.

There you will find a landmark or sign for the Museum which gives access to the South Garden where the oldest pieces are to be found.





Colecciones de Vehículos

8 Museo Nacional
de Ciencia y Tecnología

Vehicle Collections

8 National Science
and Technology Museum

..... www.micinn.es/mnct

Dirección

Paseo de las Delicias, 61
28045 · Madrid
Telf.: 91 530 31 21 - 91 530 30 01
Fax: 91 467 51 19
e-mail: museo.mnct@mec.es

Address

Paseo de las Delicias, 61
28045 · Madrid
Tel.: 91 530 31 21 - 91 530 30 01
Fax: 91 467 51 19
e-mail: museo.mnct@mec.es

Cómo llegar

Autobús: 8, 19, 45, 47, 59, 85, 86
Metro: Línea 3 - Delicias.
Cercanías: Estación de Delicias.

How to get there

Bus: 8, 19, 45, 47, 59, 85, 86
Underground: Line 3 - Delicias.
Suburban train: Delicias Station.

Horario de visitas

De martes a sábado: de 10:00 a 14:00 h. y de 16:00 a 18:00 h.
En julio y agosto: de 9:00 a 15:00 h.
Domingos y festivos: de 10:00 a 14:30 h.
Cerrado: los lunes y los días 24, 25 y 31 de diciembre, 1 y 6 de enero, Viernes Santo, 1 y 15 de mayo.

Museum hours

Tuesday to Saturday: 10 am - 2 pm and 4 pm - 6 pm.
July and August: 9 am - 3 pm.
Sunday and public holidays: 10 am - 2.30 pm.
Closed: Mondays and 24, 25 and 31 December, 1 and 6 January, Good Friday, 1 and 15 May.

Los menores de 14 años deberán entrar acompañados de un adulto (mayor de 18 años) y los mayores de 14

Children under 14 must be accompanied by an adult (over 18) and children over 14 who are not



años que no vengan acompañados deberán presentar su DNI para poder acceder a las instalaciones.

Tarifa

Entrada Gratuita.

HISTORIA

El Museo Nacional de Ciencia y Tecnología fue creado por Real Decreto de junio de 1980 y desde ese momento su equipo comenzó a reunir una colección de instrumentos y aparatos, con origen en distintos centros educativos y de investigación, testigos de la evolución de la ciencia y la tecnología, especialmente en nuestro país.

El museo está ubicado en la antigua estación de Delicias, cuyo edificio, inaugurado en marzo de 1880, es un ejemplo representativo de la arquitectura del hierro realizada por Emile Cachèveliere, quien estuvo vinculado con la escuela del célebre ingeniero Alexander Gustave Eiffel.

Destacan en la colección los instrumentos de los siglos XVI al XVIII cedidos por instituciones educativas como el Instituto San Isidro, institución heredera de las colecciones de la Real Academia de Matemáticas de Felipe II, del Colegio Imperial y de los Reales Estudios de San Isidro, y el Instituto Cardenal Cisneros.

Las colecciones de instrumentos científicos de otros periodos posteriores llegaron al museo desde

accompanied must show their ID card in order to enter the museum.

Admission fee

Free admission.

HISTORY

The National Science and Technology Museum was created by Royal Decree in June 1980 and from that moment on its team began to assemble a collection of instruments and machines, coming from different research and education centres, which were witnesses to the evolution of science and technology, especially in our country.

The Museum is located in the old Delicias Station, its building, having been inaugurated in March 1880, is a magnificent example of the iron architecture used by Emile Cachèveliere, who was connected to the school of the eminent engineer Alexander Gustave Eiffel.

Within the collection, the instruments from the 16th to the 18th centuries are especially remarkable; they were donated by educational institutions such as the San Isidro Institute, heir to the collections from the Philip II Royal Mathematics Academy, from the Imperial College, from the Royal San Isidro Schools and from the Cardenal Cisneros Institute.

The scientific instrument collections of latter centuries arrived at the museum from other edu-

otras instituciones educativas como la Facultad de Ciencias Físicas de la Universidad Complutense de Madrid y otros centros como el Instituto Geográfico Nacional. A ellas se unieron colecciones industriales que el museo ha ido completando, permitiendo conocer y documentar la evolución de la tecnología, la industria y las ingenierías.

Sus programas educativos, una de las prioridades actuales del museo, potencian tanto la cultura científica como la importancia de la historia de la ciencia y la tecnología y la de dar a conocer su patrimonio. Para llevar a cabo esta labor, el museo cuenta con la inestimable ayuda de la Fundación de Apoyo al Museo Nacional de Ciencia y Tecnología. La Fundación actúa también en el desarrollo y la gestión de los proyectos de investigación y de divulgación científica que se llevan a cabo en este centro.

MATERIAL EXPUESTO

El Museo Nacional de Ciencia y Tecnología tiene en la actualidad unos 380 objetos en su exposición permanente. Sus almacenes, no obstante, albergan 14.000 piezas. Este conjunto representa la evolución y el desarrollo de la ciencia y la tecnología desde el Renacimiento.

Las colecciones más antiguas del museo son las relacionadas con las áreas de conocimiento vinculadas a la astronomía, las matemáticas, la física y la geofísica. Se trata principalmente de instrumentos

cational institutions such as the Physical Science Faculty from Madrid's Complutense University and other centres such as the National Geographic Institute. These were joined by industrial collections that the museum has gradually completed, which enables us to observe and get to know the evolution of technology, industry and engineering.

The Museum's teaching programmes, one of its present priorities, promote both scientific culture and the importance of the history of science and technology as well as the need to promote its heritage. To fulfil this aim, the Museum receives some vital help from the Support Foundation to the National Science and Technology Museum. The Foundation also develops and manages research and science outreach projects carried out in this museum.

MATERIAL ON DISPLAY

The National Science and Technology Museum has at present around 380 objects on permanent exhibition. There are, however, 14,000 pieces in storage. This collection represents the evolution and development of science and technology since the Renaissance.

The oldest collections in the museum are related to the following areas of knowledge: astronomy, maths, physics and geophysics. Mostly there are instruments for teaching these subjects.



vinculados con la enseñanza de dichas materias. Mención especial merecen también las colecciones industriales del museo, compuestas por máquinas de todo tipo, como por ejemplo:

- una rotativa de periódico de 1916,
- una extensa colección de gramófonos, teléfonos, máquinas de escribir, aparatos de radio, televisores, etc.

MEDIOS DE TRANSPORTE

Los medios de transporte han experimentado una evolución espectacular desde sus principios. Las primeras máquinas para desplazamientos individuales en las que se prescindió de animales de tracción fueron los ciclos (y sus variaciones en bicicletas y triciclos). Aunque habitualmente tratados como medio de distracción, los ciclos constituyeron un avance notable en la capacidad individual de movimiento mediante artilugios mecánicos.

En 1885 T. Daimler y W. Maybach recibieron la confirmación de la patente de lo que podría considerarse la primera motocicleta de la historia.

El primer automóvil también nació de la mano de Daimler en 1886, en evidente competencia con Carl Friederich Benz que unos meses antes había construido un triciclo con un motor de cuatro tiempos.

Hasta 1894 Carl Benz no vio construido su famoso “*Velo-Benz*”, que fue el primer coche del mundo fa-

Especially outstanding are the Museum’s industrial collections, made up of all kinds of machines, for example:

- a newspaper rotary press dating from 1916,
- a wide selection of gramophones, telephones, typewriters, radios, televisions, etc.

MEANS OF TRANSPORT

Means of transport have experienced a spectacular evolution from the start. The first machines for individual transport in which animal traction was discarded were cycles (and their variations in the form of bicycles and tricycles). Although they are usually considered recreational vehicles, cycles represented a considerable advance in the individual capacity for movement by means of mechanical contraptions.

In 1885 T. Daimler and W. Maybach received confirmation of the patent for what could be considered the first motorcycle in history.

The first automobile was also the work of Daimler in 1886, in obvious competition with Carl Friederich Benz who had, only months before, built a tricycle with a four-stroke engine.

Carl Benz did not see his famous “*Velo-Benz*” built until 1894; it was the first car in history to be

bricado en serie. La evolución del automóvil es meteórica. En 1901, año en el que Emil Jellinek ponía caprichosamente el nombre de *Mercedes* a un coche que había hecho fabricar expresamente a Daimler, se ponía fin a la Historia Antigua del Automóvil, y se sentaron las bases de lo que hoy en día conocemos como tal. Sin embargo, los automóviles no comenzaron a ser bienes asequibles hasta que el norteamericano Henri Ford no construyó su *Ford Modelo T*, a partir del cual estos vehículos cobraron gran popularidad.

Entre las piezas expuestas destacan, entre otras:

Un AUTOMÓVIL CON CARROCERÍA de 1915.

Fabricado por *Panhard & Levassor*, París (Francia). Automóvil marca *Panhard-Levassor*, modelo Coupe de Ville, con dos plazas cubiertas y el lugar destinado al conductor descubierto. Las ruedas tienen radios de madera y la iluminación es por medio de faros de carburo y petróleo. Con el motor de 10 caballos y la caja de cambios de 4 velocidades. Este vehículo podía alcanzar los 50 km/h.

Un VELOCÍPEDO (1882-1889).

Fabricado por *Rudge, Coventry* (Inglaterra). Velocípedos como éste alcanzaron gran popularidad a finales del s. XIX. La altura a la que estaba el sillín conllevaba un gran riesgo en las caídas, así como un problema para subir y bajar del velocípedo sin perder el equilibrio.

mass produced. The evolution of automobiles was meteoric. In 1901, the year in which Emil Jellinek had the whim to give the name of *Mercedes* to a car he had had Daimler manufacture specifically, it was the end of the Ancient History of the Automobile, and the groundwork was laid for what we know nowadays as the car. However, cars did not become accessible commodities until American Henri Ford built his *Ford Model T*, after which these vehicles became very popular.

Among the pieces on display, worth mentioning are:

AUTOMOBILE WITH BODYWORK from 1915.

Manufactured by *Panhard & Levassor*, Paris (France). This *Panhard & Levassor* automobile, model Coupe de Ville, has two covered seats and the driver’s seat uncovered. The wheel spokes are made of wood and the lighting is by carbide and oil lamps. It has a 10 cv engine and a four-speed gearbox. This vehicle could reach speeds of 50 km/hour.

VELOCÍPEDE (1882-1889).

Manufactured by *Rudge, Coventry* (England). Velocípedes such as this one became very popular in the late 19th century. The height of the saddle entailed a big risk in case of falls, as well as a problem of getting on and off the velocípede without losing one’s balance.

Una MOTO “Terrot” (1925-1930).

Fabricada por Terrot, Francia. Esta motocicleta Terrot, lleva un motor de dos tiempos sin válvulas. En ellos, el ciclo corresponde a un ciclo *Otto* modificado, que se reduce a dos carreras de pistón. El primer diseño de motores de dos tiempos corresponde a Sir Dugald Clerk (1854-1932) en 1878.

Un CARRO DE BOMBEROS (1880-1900).

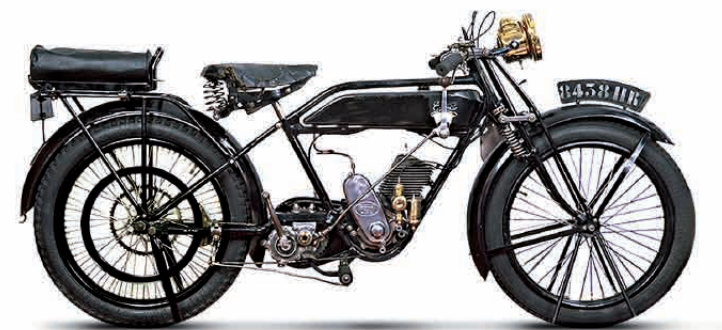
Fabricado por José Pimentel, Madrid. Gracias a esta máquina fue posible enfrentarse a incendios de una magnitud considerable y superar la notable ineficacia de los cubos de agua. Consiste en una bomba aspirante-impelente ubicada en el interior de un depósito de cobre, todo ello soportado por un carro de madera, tirado por caballerías o personas.

“Terrot” MOTORCYCLE (1925-1930).

Manufactured by Terrot, France. This Terrot motorcycle has a two-stroke engine without valves. In them, the cycle corresponds to a modified *Otto* cycle, which reduces it to a two-piston displacement. The first two-stroke engine design was the work of Sir Dugald Clerk (1854-1932) in 1878.

FIRE ENGINE (1880-1900).

Manufactured by José Pimentel, Madrid. Thanks to this machine it was possible to face fires of a certain magnitude by overcoming the inefficiency of water buckets. It consists of a sucking and forcing pump located inside a copper deposit, all of which is supported by a wooden car, pulled by horses or people.





Madrid

www.munimadrid.es

Ayuntamiento

Palacio de Cibeles
Plaza de Cibeles, 1
28014 · Madrid
Telf.: 91 588 10 00

Town Hall

Palacio de Cibeles
Plaza de Cibeles, 1
28014 · Madrid
Tel.: 91 588 10 00

DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO

Madrid debe su denominación al nombre árabe de “*Magerit*” (“*madre de las aguas*”), con que se bautizó la fortaleza que, en la orilla del río Manzanares, hizo construir el Emir omeya de Córdoba, Mohammed (823-886). A pesar de que la ciudad creció bajo dominio árabe durante doscientos años, de esta presencia sólo se conservan algunos restos de muralla y alguna torre convertida posteriormente en campanario.

Con la llegada de la dinastía Habsburgo en el siglo XVI y, sobre todo, en el XVII, comienza el auge de la monumentalidad que ha dado una de las zonas más renombradas en la capital —el llamado Madrid de los Austrias— en la que destacan además de la

DESCRIPTION OF THE CITY

Madrid owes its name to the Arabic word “*Magerit*” (“*mother of waters*”), which was the name given to the fortress that the Omeyan Emir of Cordoba, Mohammed (823-886), had built on the banks of the Manzanares River. Even though the city grew under Moorish rule for two hundred years, there are only a few reminders of this fact: the remains of the wall and some towers, later converted into bell towers.

The arrival of the Hapsburg dynasty in the sixteenth century marked the beginning of a period when monuments flourished, reaching its peak in the seventeenth century and producing in one of the most famous areas of the capital, known as “*Madrid de los Austrias*” (Madrid of the Hapsburgs). A multi-



Edificio Banco Español de Crédito · Spanish Credit Bank building

Plaza Mayor multitud de rincones, iglesias y conventos, llenos de sabor y arte. Las fachadas de este estilo barroco, se reflejan en los lujosos interiores de los palacios.

El siglo XVIII dejó su huella neoclásica en el espléndido conjunto del Palacio Real, Jardines de Sabatini, Campo del Moro, que se encuentran en el centro de la capital. La Iglesia de San Francisco el Grande, con su cúpula de 33 metros de diámetro, las fuentes del Paseo del Prado, el Museo del Prado o la Puerta de Alcalá, son también muestras espléndidas de este estilo.

En el S.XIX sobresale el estilo *neomudéjar*, que está representado en más de 40 edificios, entre los que destacan: las Escuelas Aguirre, el Hospital del Niño Jesús, o la Plaza de Toros de las Ventas.

A principios del S.XX, cuatro edificios cambiarían la fisonomía de Madrid, dotándole de gran elegancia: los hoteles Ritz y Palace, el Casino y el Edificio Metrópolis, y la apertura de la Gran Vía, le dieron el aspecto de una ciudad europea.

En la actualidad Madrid puede presumir de estar a la altura de las grandes capitales del mundo: cuenta con el paseo más largo de Europa, el del Prado/Castellana (con 8 kms de longitud); es la ciudad de Europa con mayor número de árboles en sus calles y parques, y tiene un triángulo pictórico único en el mundo, el formado por Museo del Prado / Museo Thyssen-Bornemisza / Centro de Arte Reina Sofía.

tude of churches, convents and other places full of character and art, as well as the Plaza Mayor itself, can be found in this part of the city. The façades of this Baroque style are reflected in the sumptuous interiors of the palaces.

The Neoclassicism of the eighteenth century left its mark in the magnificent ensemble formed by the Royal Palace, Sabatini Gardens and Campo del Moro Park, which are located in the heart of the city. The Church of San Francisco el Grande, whose dome measures 33 metres in diameter, the fountains of the Paseo del Prado, the Prado Museum and the Puerta de Alcalá arch are also splendid examples of this style. Notable in the nineteenth century was the *neo-Mudéjar* style. It is represented in more than 40 buildings, including: the Escuelas Aguirre School, the Niño Jesús Hospital and the Las Ventas bullring. In the early twentieth century, four buildings changed the face of Madrid, giving it a touch of elegance. The Ritz and Palace Hotels, the Casino and the Metrópolis Building, as well as the opening of the Gran Vía boulevard, gave it the look of a European city. Today, Madrid can be proud of the fact that it is on a par with the great capitals of the world: it has the longest avenue in Europe -the Prado/Castellana (8 km long)-; it has more trees in its streets and parks than any other European city; and it has an 'art triangle' that is unique in the world, consisting of the Prado Museum, the Thyssen-Bornemisza Museum and the Reina Sofía Art Gallery.



Biblioteca Nacional · National Library



Plaza Mayor · Main Square

MONUMENTOS DE INTERÉS

SIGLO IX

- **Muralla Árabe.** Cuesta de la Vega s/n.
Restos de fortificación construida por los árabes.

SIGLO XVI

- **Iglesia de San Jerónimo El Real.**
Ruiz de Alarcón, 19.
Reconstruida en el siglo XIX, en ella se celebran los actos religiosos solemnes de la casa real.

SIGLO XVII

- **Casa de la Villa.** Plaza de la Villa, 5.
- **Plaza Mayor.**
Arquitectura típica del Madrid de los Austrias.

SIGLO XVIII

- **Casa de Correos.** Puerta del Sol, 7
Edificada a finales del siglo XVIII, su torre tiene el reloj más famoso de España ya que da las campanadas de fin de año.
- **Fuentes de Neptuno, Cibeles y Apolo.**
Situadas en las plazas del Paseo del Prado.
Fuentes diseñadas por el Arquitecto Ventura Rodríguez.
- **Palacio Real.** Calle Bailén s/n.
Palacio del siglo XVIII rodeado de los jardines de Sabatini y el Campo del Moro.

MONUMENTS OF INTEREST

NINTH CENTURY

- **Moorish Wall.** Cuesta de la Vega s/n.
Remains of the fortification built by the Moors.

SIXTEENTH CENTURY

- **Church of San Jerónimo El Real.**
Ruiz de Alarcón, 19.
Rebuilt in the 19th century; solemn religious ceremonies involving the royal family take place here.

SEVENTEENTH CENTURY

- **Casa de la Villa (Town Hall).** Plaza de la Villa, 5.
- **Plaza Mayor.**
Typical architecture from the Hapsburg era.

EIGHTEENTH CENTURY

- **Casa de Correos (formerly a Post Office).**
Puerta del Sol, 7. Built at the end of the 18th century, its tower houses the most famous clock in Spain, the one that officially rings in the New Year.
- **Neptune, Cybele and Apollo fountains.**
Located in the squares of the Paseo del Prado.
Fountains designed by the architect Ventura Rodríguez.
- **Royal Palace.** Calle Bailén s/n.
18th-century palace surrounded by the Sabatini Gardens and the Campo del Moro Park.

SIGLO XIX

- **Biblioteca Nacional.** Paseo de Recoletos, 20.
Edificio Neoclásico.
- **Teatro Real.** Pza. Isabel II s/n.
Teatro de finales del siglo XIX, recientemente restaurado como gran teatro de la Ópera.

INFORMACIÓN DE INTERÉS

Teléfono de información general: 010
 Teléfono de información de transporte público: 012
 Metro de Madrid: 902 444 403
www.metromadrid.es
 Consorcio Regional de Transportes: 91 580 42 60
www.ctm-madrid.es
 Información hoteles: www.aehm.es
 Información restaurantes: www.amerc.es
www.hosteleriamadrid.com

Oficinas de Información Turística

COMUNIDAD DE MADRID
www.madrid.org/turismo

Duque de Medinaceli, 2
 Telf.: 902 100 007 · Fax: 91 429 37 05

Aeropuerto de Madrid-Barajas
 Telf.: 91 305 86 56 · Fax: 91 305 41 95
 (Terminal 1 · Llegadas)

NINETEENTH CENTURY

- **National Library.** Paseo de Recoletos, 20.
Neoclassical building.
- **Royal Theatre.** Plaza Isabel II s/n.
Late 19th-century theatre, recently restored as a great Opera house.

INFORMATION OF INTEREST

General info telephone: 010
 Public transportation info: 012
 Metro (underground): 902 444 403
www.metromadrid.es
 Regional Transport Consortium: 91 580 42 60
www.ctm-madrid.es
 Hotel information: www.aehm.es
 Restaurant information: www.amerc.es
www.hosteleriamadrid.com

Tourist Information Offices

REGION OF MADRID
www.madrid.org/turismo

Duque de Medinaceli, 2
 Telf.: 902 100 007 · Fax: 91 429 37 05

Madrid-Barajas Airport
 Telf.: 91 305 86 56 · Fax: 91 305 41 95
 (Terminal 1 - Arrivals)

Aeropuerto de Madrid-Barajas
 Telf.: 91 305 86 56
 (Terminal 4 · Llegadas)

Estación de Chamartín
 Telf.: 902 100 007 · Fax: 91 323 79 51
 (Vestíbulo Central, puerta 15)

Estación de Atocha-RENFE
 Telf.: 902 100 007 · Fax: 91 530 79 55
 (Vestíbulo Llegadas AVE)

AYUNTAMIENTO DE MADRID
www.esmadrid.com
www.munimadrid.es/turismo

Plaza Mayor, 27
 Telf.: 91 588 16 36

Plaza de Colón (pasadizo subterráneo).
 De lunes a domingo de 09:30 a 20:30 h
 Telf.: 91 588 16 36

Aeropuerto de Madrid-Barajas
 Telf.: 91 588 16 36
 (Terminal 4 · Llegadas)

Madrid-Barajas Airport
 Telf.: 91 305 86 56
 (Terminal 4 - Arrivals)

Chamartín train station
 Telf.: 902 100 007 · Fax: 91 323 79 51
 (main lobby, gate 15)

Atocha train station - RENFE
 Telf.: 902 100 007 · Fax: 91 530 79 55
 (Arrival lobby, AVE)

TOWN HALL
www.esmadrid.com
www.munimadrid.es/turismo

Plaza Mayor, 27
 Telf.: 91 588 16 36

Plaza de Colón (underground passage).
 Monday to Sunday from 09:30 am to 08:30 pm
 Telf.: 91 588 16 36

Madrid-Barajas Airport
 Telf.: 91 588 16 36
 (Terminal 4 - Arrivals)



Estación de Atocha · Atocha Train Station



FIESTAS TRADICIONALES

Febrero Carnaval

Desfile de carnaval; sábado de carnaval; carrozas y comparsas que recorren las calles desde Cibeles hasta la Plaza Mayor; concursos de carrozas y comparsas; concursos de disfraces como parte de la fiesta del Círculo de Bellas Artes; actuaciones musicales.

Marzo - Abril - Semana Santa

Conciertos de música sacra en iglesias; Auditorio de Conde Duque; procesiones; oficios.

13 a 17 mayo San Isidro

Actuaciones musicales en la Plaza Mayor y en la

TRADITIONAL FESTIVALS

February - Carnival

Carnival Parade; carnival Saturday; floats and dance troupes that pass through the streets from the Plaza Cibeles to the Plaza Mayor; float and dance troupe competition; costume contests as part of the Círculo de Bellas Artes festival; musical performances.

March - April · Holy Week

Sacred music concerts in Madrid churches; Conde Duque Auditorium; processions; services.

13 - 17 May · "San Isidro" (St. Isidore)

Musical performances in the Plaza Mayor and in

Plaza de las Vistillas; Trofeo Rock Villa de Madrid; Festival Universimad; romería en el Parque de San Isidro, junto a la Ermita del Santo; actividades artísticas en la Plaza de Colón; exposiciones; muestras; ferias; concursos; actividades infantiles.

Julio y agosto Veranos de la Villa

Actuaciones musicales de grupos y solistas nacionales e internacionales; jazz; flamenco; danza; ballet; ópera; conciertos de música clásica; zarzuela; cine al aire libre; obras de teatro. Los diferentes actos se celebran en el Teatro Fernán Gómez, Matadero Madrid, Jardines de Sabatini, cine de la Bombilla, teatro en las Salas Alternativas y Patio del Galileo.

17 diciembre a 5 enero Navidad y Reyes

Ciclo de música para la Navidad; conciertos de música sacra en iglesias de la capital; actividades infantiles; cabalgata de reyes que parte de Nuevos Ministerios y finaliza en la Plaza Mayor.

Vistillas Square; Villa de Madrid Rock Trophy; Universimad Festival; Procession in San Isidro Park, next to the San Isidro shrine; exhibits and shows; fairs; contests; children's activities.

July - August - "Veranos de la Villa"

Summer Festival

Musical performances by Spanish and international soloists and groups; Jazz; Flamenco; Dance; Ballet; Opera; Classical music concerts; Zarzuelas (light opera); Open-air cinema; plays. The different activities take place in the Fernán Gómez Theatre; Matadero Madrid; Sabatini Gardens; Bombilla Park; in the Alternative Theatres and the Galileo Patio.

19 December - 5 January

Christmas and Epiphany

Christmas music series; sacred music concerts in Madrid churches; children's activities; Parade with the arrival of the Magi starting at Nuevos Ministerios and ending in the Plaza Mayor.



formerly a Post Office · Casa de Correos



Colecciones de vehículos

en la Comunidad de Madrid

Vehicle Collections

In Madrid Region



- 1 · Museo de la Fundación Cultural Race 95
- 2 · Museo Automoción Eduardo Barreiros 111
- 3 · Museo de las Falúas Reales 127
- 4 · Cocheras del Rey (Colección ¡Arre!) 151

- 1 · Race Cultural Foundation Museum 95
- 2 · Eduardo Barreiros Motoring Museum 111
- 3 · Royal Barges Museum 127
- 4 · Carriage Houses of the King (Arre! Collection) 151





Colecciones de Vehículos

1 Museo de la Fundación Cultural Race

Dirección

Circuito del Jarama
Carretera N-I km. 27,800
28700 · San Sebastián de los Reyes.
Telf.: 91 654 52 20 / 50 27
Fax: 91 654 50 27
e-mail: fundacion@race.es

Cómo llegar

Autobús: Línea 171 Plaza de Castilla - Ciudalcampo.
Autobús interno: Urbanización Ciudalcampo a Circuito del Jarama.
Cercanías: Línea C-1. Alcobendas-S.S. de los Reyes.

Horario de visitas

De 10:00 a 14:00 h.
Cerrado: sábados, domingos, festivos, mes de agosto y Navidad/Año Nuevo.

Tarifa

Entrada gratuita.

Vehicle Collections

1 Race Cultural Foundation Museum

..... www.race.es/fundacion/

Address

Circuito del Jarama
Carretera N-I km. 27,800
28700 San Sebastián de los Reyes.
Tel.: 91 654 52 20 / 50 27
Fax: 91 654 50 27
e-mail: fundacion@race.es

How to get there

Bus: Line 171 Plaza de Castilla - Ciudalcampo.
Inside bus: Urbanización Ciudalcampo to Circuito del Jarama.
Suburban train: Line C-1. Alcobendas-S.S. de los Reyes.

Museum hours

10 am - 2 pm
Closed: Saturdays, Sundays, public holidays, month of August and Christmas/New Year.

Admission fee

Free admission

OBJETIVOS

La Fundación, creada en 1991, tiene como objetivos:

- Promover el estudio y la investigación histórica de los automóviles y demás vehículos de carretera autopropulsados, en su faceta científica, técnica, industrial, comercial y deportiva;
- Formar un fondo histórico de archivos documentales, bibliotecas especializadas y otros fondos audiovisuales relacionados con el automóvil para motivar y divulgar la investigación de la historia del transporte mecanizado;
- Cooperar con las autoridades competentes para la creación y sostenimiento de centros de formación profesional para la preparación de especialistas en restauración de vehículos, mecánicas y carrocerías;
- Dictaminar y certificar sobre las características técnicas, año de fabricación, tipo y modelo de vehículos históricos, para su homologación por las autoridades competentes.

ACTIVIDADES

Gestión de los fondos históricos y documentales del RACE, compuestos por una maravillosa muestra de automóviles antiguos desde 1899 y una de las más amplias y documentadas Bibliotecas temáticas sobre el automóvil de Europa, con libros, revistas y documentos gráficos que se remontan, en algunos casos, a 1900.

AIMS

The Foundation, created in 1991, has the following aims:

- Promoting historical research and study of automobiles and other self-propelled road vehicles in their scientific, technical, industrial, commercial and sport aspects;
- Putting together a record of historical documents, specialised libraries and audiovisual material related to automobiles in order to promote and encourage research into the history of mechanized transport;
- Cooperation with the relevant authorities to create and sustain professional training centres which prepare specialists for restoration of vehicles, engines and bodywork;
- Assessing and certifying technical features, manufacture date, type and model of historical vehicles, for standardization by the relevant authorities.

ACTIVITIES

Management of the historical and documentary records of the RACE, comprising a magnificent collection of old automobiles dating back to 1899 and one of the widest and best documented thematical Libraries dedicated to the European automobile, with books, magazines and graphic documents that

Convocatoria anual Premio Fundación RACE al mejor trabajo de Investigación Histórica sobre el automóvil nacional o extranjero, competiciones deportivas, pilotos, circuitos, etc...

Organización de la Jornada anual de Puertas Abiertas con el objeto de motivar la afición, conservación y aspecto deportivo del automóvil antiguo.

Concesión anual de la Medalla de Honor de la Fundación a personas de excepcional relevancia del sector del automóvil.

Premio a la mejor restauración de un automóvil histórico.

BIBLIOTECA

La Biblioteca del Automóvil tiene por objeto desde su fundación en 1903 conservar los ingentes fondos documentales del Real Automóvil Club de España y ofrecer éstos junto con la importantísima colección de libros, revistas, vídeos, etc... dedicados al automóvil, todo ello debidamente clasificado en una base de datos actualizada que permite localizar rápidamente la documentación requerida por los interesados en la investigación de esta temática.

El inventario documental, que se incrementa periódicamente con donaciones y compras está compuesto en la actualidad por 3.500 libros, 100 vídeos y 100.000 artículos de revistas nacionales y extranjeras sobre el automóvil.

date, in some cases, from 1900.

Annual official announcement of the RACE Foundation Prize to the best Historical Research work on national or foreign automobiles, sports competitions, pilots, circuits, etc...

Organization of the Annual Open Day with the purpose of encouraging the love, preservation and sport aspect of the old automobile.

Annual awarding of the Honour Medal of the Foundation to people of particular relevance in the field of cars.

Awarding of best historical automobile restoration.

LIBRARY

The aim of the Automobile Library since its opening in 1903 is to preserve the growing documentary records of the RACE (Royal Automobile Club España) and to make them available together with the important collection of books, magazines, videos, etc... dedicated to the automobile, all of it properly classified in an updated database which enables quick finding of the documents requested by those interested in research on this topic. The document inventory/stock list, which grows periodically through donations and acquisitions, is at present composed of 3,500 books, 100 videos and 100,000 magazine articles from national and foreign automobile magazines.



LA COLECCIÓN

La Colección de Vehículos del Museo de la Fundación Cultural RACE contiene una selecta muestra que representa la historia del automóvil desde sus comienzos, entre los que destacan:

- De la marca Hispano Suiza, están en exposición uno de los 116 de 20 caballos que se fabricaron entre 1904 y 1907, siendo éste de la serie 18 de 1907; y otro que es de los más equilibrados entre los fabricados por esta marca: el modelo *T49*, un 6 cilindros con la configuración idéntica al modelo grande pero con la culata desmontable. Tanto ésta como el bloque son de fundición de hierro.
- Un *Delaunay Belleville* de 1908, que rivalizó durante los primeros años del siglo XX con las mejores

THE COLLECTION

The Vehicle Collection of the RACE Cultural Foundation Museum displays a selection showing the history of automobiles from its beginnings, among which stand out:

- Of the Hispano Suiza make, one of the 116 20 cv cars manufactured between 1904 and 1907 is on display, this one belonging to the 18 series of 1907; as well as one of the most balanced of this make: the model *T49*, a 6-cylinder car identical in configuration to the big version but with a removable cylinder head. Both the cylinder head and the block are of cast-iron.
- A 1908 *Delaunay Belleville*, which competed during the early 20th century with the best automobile

firmas de automóviles del momento como *Rolls-Royce*, *Hispano Suiza*, *Isotta Fraschini*, etc..

- Un vehículo de 1899 de la marca *Delahaye*, fundada en 1895 por un gran pionero de la automoción francesa, el ingeniero Emile Delahaye quien estuvo fabricando excelentes y caros automóviles hasta 1954 en que la crisis de la posguerra mundial acabó con muchas marcas europeas de automóviles de lujo, y entre ellas, la que nos ocupa.

- Dos *Panhard Levassor*. Fundada en 1890, por dos de los más importantes pioneros de la industria del automóvil, Louis Francois Rene Panhard y Emile Levassor, sus modelos fueron siempre vanguardia en sus aspectos técnicos y sus chasis fueron vestidos por los mejores carroceros de la época. El *A2* de 1901, uno de los primeros modelos de esta acreditada marca francesa; y el modelo tipo *U2*, matriculado en Madrid en 1908 y carrozado por "*Labourdette e hijos*" estilo *Landaulet*.

- Un hermoso ejemplar de la primera época de la marca *Mercedes* (1903) que ha recorrido el viejo continente varias veces, como por ejemplo, los 5.000 kilómetros que se hicieron para celebrar su 50 cumpleaños en 1954 para visitar su fábrica de origen en Stuttgart. Está vestido con una bella carrocería de la afamada carrocera "*Rostchild et fils*" de París.
- Un *Fiat Doble Phaeton* de 1914, robusto, sencillo y económico.
- Un *Austin Seven* de 1926, impulsado por un pequeño 4 cilindros.

makes of the time, such as *Rolls-Royce*, *Hispano Suiza*, *Isotta Fraschini*, etc...

- An 1899 Delahaye vehicle, a make established in 1895 by a great French motoring pioneer, the engineer Emile Delahaye, who manufactured excellent and expensive cars until the 1954 post-war world crisis which finished off many European luxury automobile makes, among them this one.

- Two *Panhard Levassor*. Established in 1890 by two of the main automobile industry pioneers, Louis Francois Rene Panhard and Emile Levassor, their models were always ahead in their technical aspect, and their chassis were dressed by the best body-builders of the time. The 1901 *A2*, one of the first models of this renowned French make; and the Type *U2* model, registered in Madrid in 1908 and bodywork by "*Labourdette and children*" in the *Landaulet* style.

- A beautiful example of the first era of the *Mercedes* make (1903) which has travelled the continent several times, for example, the 5,000 Km that were travelled on its 50 birthday in 1954 to visit its original factory in Stuttgart. It is dressed in magnificent bodywork of the prestigious "*Rothschild et fils*" body-builders from Paris.
- A 1914 *Double Phaeton Fiat*, robust, simple and cheap.
- A 1926 *Austin Seven*, driven by a small 4-cylinder engine.



San Sebastián de los Reyes

www.sstreyes.org

Ayuntamiento

Plaza de la Constitución, 1 · 28701 S.S. de los Reyes
Telf.: 91 659 71 00
Oficina de Turismo y Festejos
Calle Real, 83 · 28703 San Sebastián de los Reyes
Telf.: 91 658 78 01

Cómo llegar

Coche: Tomar M- 30, Norte. Salida: Alcobendas-Burgos. Tomar la A-1, hasta la Salida 19 en dirección S.S de los Reyes. En la rotonda tomar Salida 4 en dirección: E-5, N-1, Madrid.

Autobús: Salidas desde Plaza de Castilla. Línea nº 156, andén 9. Interbus S.A.

www.interbus.es. · Telf.: 91 652 00 11

Cercanías: línea C-4 de Cercanías RENFE.

DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO

Fue fundado tras la huida en 1488 de vecinos de la localidad de Alcobendas. El motivo de la huida fue la presión a la que se veían sometidos por parte del

Town Hall

Plaza de la Constitución, 1 · 28701 S.S. de los Reyes
Tel.: 91 659 71 00
Tourism and Festivities Office
Calle Real, 83 · 28703 San Sebastián de los Reyes
Tel.: 91 658 78 01

How to get there

Car: Take the M- 30, direction North. Exit: Alcobendas-Burgos. Take the A-1, exit 19 towards S.S de los Reyes. At the roundabout, take exit 4 towards: E-5, N-1, Madrid.

Bus: From Plaza de Castilla. Line no. 156, platform 9. Interbus S.A.

www.interbus.es · Tel.: 91 652 00 11

Suburban train: line C-4 of RENFE Suburban train.

MUNICIPALITY DESCRIPTION

Established after some neighbours of the town of Alcobendas escaped. The reason for the escape was the pressure they were submitted to by feudal lord

señor feudal D. Juan Arias de Ávila.

Los Reyes Católicos, para favorecer un mayor poblamiento de los territorios de realengo, es decir, que dependían directamente de la Corona, permitieron la fundación de la nueva población junto a una ermita cercana dedicada a San Sebastián, situada dentro de los límites de la Villa de Madrid, y por tanto bajo jurisdicción real. Así, al amparo de dicha ermita y con el apoyo directo de los Reyes de Castilla y Aragón, tomó su nombre.

San Sebastián de los Reyes toma carta de identidad definitiva en el año 1492, bajo el amparo legal de los Reyes Católicos. La denominación «de los Reyes» tan sólo cambió en una ocasión por la de ‘San Sebastián de la Soberanía’, de acuerdo con un bando de efímeros efectos, en plena revolución de 1868.

San Sebastián de los Reyes ha disfrutado en las dos últimas décadas de una transformación espectacular. De los 27.000 habitantes que residían en el municipio en el año 1975, se ha pasado a una población actual de cerca de 70.000 vecinos.

OTROS LUGARES DE INTERÉS

Iglesia Parroquial de San Sebastián Mártir

Su construcción se remonta al siglo XV y principios del siglo XVI, aunque la capilla de la Inmaculada forma parte de la antigua ermita de San Sebastián, del siglo XIV. De carácter mudéjar en su origen, en

Juan Arias de Ávila.

The Catholic Monarchs, in order to favour a greater population of the “realengo” territories (territories depending directly of the Crown), allowed the foundation of the new town next to a chapel dedicated to Saint Sebastian, located within the limits of the Villa de Madrid, and therefore under royal jurisdiction. In this way, under the protection of the chapel and with direct support from the King and Queen of Castile and Aragon, the town got its name.

San Sebastián de los Reyes receives its definitive identity letter in 1492, under the legal protection of the Catholic Monarchs. The name “de los Reyes” (of the Monarchs) only changed once to “San Sebastián of the Sovereignty”, by a short-lived edict, in the middle of the 1868 revolution.

San Sebastián de los Reyes has enjoyed, in the last two decades, a spectacular transformation. In 1975 the population was 27,000, at present it has grown to 70,000.

OTHER PLACES OF INTEREST

Parish Church of Saint Sebastian Martyr

Its building dates back to the 15th century and the beginning of the 16th century, although the Immaculate chapel is part of the old chapel of Saint Sebastian, of the 14th century. Mudéjar in origin, en



su interior prevalece el barroco por las obras realizadas posteriormente, como por ejemplo, la capilla del Santísimo Cristo de los Remedios, construida a finales del siglo XVII.

La capilla bautismal, cuya pila es del S.XVI, está presidida por una imagen de la Virgen de la Merced del siglo XVIII y en la sacristía se guarda un busto de la Dolorosa del siglo XVIII y un magnífico Cristo de marfil del XVII.

El Caserón

Situado en la Plaza de la Constitución y ocupando la fachada norte. El edificio, que hoy forma parte de la Casa Consistorial, es un claro exponente de una casa grande de labor del siglo XVII. Hoy reformado y ampliado, merced al trabajo del arquitecto José M^a Pérez González “Peridis”, se han respetado sus elementos arquitectónicos esenciales y alberga diversas instalaciones municipales. Su interior alberga el Museo Etnográfico de Artes y Tradiciones Populares (Tel. 91 625 88 52), con piezas que revelan el pasado de una ciudad antaño agrícola y ganadera.

Ermita de Fuente del Fresno

Se conservan restos del ábside y del campanario. Aproximadamente de los siglos XVI y XVII, con influencia clásica en su torre, de la que se restauró la espadaña en 1994.

Circuito del Jarama

El circuito se encuentra situado en la margen izquierda de la A-1. Aunque la primera carrera se celebró en 1947, hasta 1974 no se llevaron a cabo las

Baroque interior is the predominant style due to later works, such as the chapel of Santísimo Cristo de los Remedios, built at the end of the 17th century. The christening chapel, with a baptismal font dating from the 16th century, is watched over by an image of Our Lady of Mercy from the 18th century, and an 18th century bust of la Dolorosa is kept in the sacristy together with a magnificent 17th century ivory figure of Christ.

The Caserón

Located in the Plaza de la Constitución, it takes up the North façade. The building, now part of the Town Hall, is a clear example of a 17th century big farm work-house. Nowadays reformed and enlarged owing to the work of the architect José M^a Pérez González “Peridis”, its main architectural elements have been preserved and it hosts various municipal facilities. Inside it houses the Ethnographic Popular Arts and Traditions Museum (Tel. 91 625 88 52), with objects that reveal the past of an old farming and ranching town.

Fuente del Fresno Chapel

Remains of the abse and the bell tower are preserved. Dating approximately from the 16th and 17th centuries, its tower reveals a classical influence. Its belfry was rebuilt in 1994.

Jarama Circuit

The circuit is located on the left-hand side of the A-1. Although the first race took place in 1947, the main facilities were not built until 1974 . The

imprescindibles instalaciones. La tribuna principal tiene 2.650 localidades, y frente a ella un conjunto de 23 boxes, 11 casetas de control y socorro y la torre de control que se complementa con la torre cuenta vueltas.

Monumento a los encierros

Obra de José Miguel Utande. Está situado en la plaza de Andrés Caballero y es el más grande de los existentes en nuestro país dedicado a este tema. El monumento consiste en tres toros y tres corredores de tamaño natural, todo fabricado en bronce.

- Plaza de toros La Tercera

Fue construida en el año 1961, y se inauguró el 27 de agosto del mismo año. Fue remodelada en el año 1993 y cuenta con un aforo de 5.700 espectadores

grandstand holds 2,650 seats, and opposite it there is a set of 23 boxes, 11 control and first-aid stations, and the control tower, plus the lap-counting tower.

Monument to “encierros”

Work by José Miguel Utande. Located in the Plaza de Andrés Caballero and the biggest one in Spain dedicated to this activity (“encierros” are events in which bulls are allowed to run through streets while chasing people). The monument consists of three life-size bulls and runners, all in bronze.

- Bull-ring La Tercera

Built in 1961, open to the public on 27 August of that year. Refurbished in 1993, with a seating capacity of 5,700 spectators.

Restaurants · Restaurants

ARANDINOS PEÑA	C/ JOSE HIERRO, 18	615 39 75 96
ARROCERIA LA BUGANVILLA	C/ LANZAROTE, 19	91 658 67 55
ARROCERÍA MEDITERRÁNEO	AVDA. JUNCAL, 15	91 598 28 30
ASADOR ARCO DE CASTILLA	AVDA. SOMOSIERRA, 18	91 652 31 31
ASADOR CASTILLA	C/ REAL VIEJA, 26	91 651 60 11
ASADOR DE ARANDILLA	AVDA. CATALUÑA, 5	91 654 48 53
ASADOR LA CASITA	C/ ROBERTO AGUSTINA, 3	91 663 87 02
ASADOR ONDARRETA	MONCAYO, S/N	91 653 40 01
ASADOR VIÑUELAS	C/ MAYOR, 46	91 654 42 57
BAKARTXO	PLAZA. ANTONIO CABEZON, 1	91 659 50 80
BEIGA LA	TRVA. SOCORRO, 41	91 625 60 11
BEREZO	C/ LEÓPOLDO GIMENO, 12	
BODEGONES MESA DE ORO	AVDA. CAMINO LO CORTAO, 32	91 659 18 42
BONSAI	AVDA. CATALUÑA, 1	91 669 00 47

BUENOS AIRES	C/ BILBAO, 23	
BURANA NORTE	PLAZA COMERCIO, 1	91 663 91 29
CABIJAS	AVDA. BALEARES, 10	
CALICHI	C/ HERMANOS CRISTO, 37	91 651 16 81
CAÑAS Y TAPAS	C/ SALVADOR MADARIAGA	91 667 84 24
CASA DE ASTUR	AVDA NAVARRONDAN, 27	91 651 26 03
CASA MANUELA	C/ MALLORCA, 7	91 663 94 81
CASA WANG	TRVA. SOCORRO, 8	91 654 25 57
CORONA DE ARAGON	C/ MERCEDES IZQUIERDO, 7	91 652 29 74
DE FABULA	AVDA. COLMENAR VIEJO, 18	91 620 81 14
DEHESA BOYAL POLIDEPORTIVO	C/ POLIDEPORTIVO MUNICIPAL, S/N	91 653 81 63
DIEGO	C/ DOCTOR FLEMING, 5	91 804 02 81
DIMMI DI SI	PLAZA ANTONIO CABEZON, 1 Y 2	670 90 98 74
EL CABALLERO DE LA FINA ESTAMPA	AVDA. COLMENAR VIEJO, 14	
EL CASITO	AVDA. CATALUÑA, 35	91 652 45 44
EL JARDIN	AVDA. BAUNATAL, 24	91 652 52 18
EL LAUREL	AVDA. MATAPIÑONERA, 8	
EL MOLINO	CTRA. ALGETE, 1	91 653 59 83
EL RINCON DE CASTRESANA	AVDA. TALAVERA REINA, 7 Y 9	91 651 25 03
EL VIDUEÑO	AVDA. ANDALUCIA, 2	916 51 97 61
FARO EL	C/ MANUEL JIMENEZ, 19	
FARO NORTE	C/ LANZAROTE, 1	91 663 99 57
FOSTER'S HOLLYWOOD	C/ SALVADOR MADARIAGA	91 667 11 98
FOSTER'S HOLLYWOOD	PLAZA COMERCIO	91 663 64 73
FRED'S	CTRA. N I BURGOS, KM. 24,100	91 652 74 32
GAGO	AVDA. PLAZA TOROS, 1	91 652 11 50
GALICIA	C/ INDEPENDENCIA, 5	91 651 23 34
GALUFO	AVDA. PIRINEOS, 9	
GAMBRINUS	C/ REAL VIEJA, 67	91 382 57 16
GARHEMA	AVDA. GUADARRAMA, 3	
GLOBCAFE	AVDA. TENERIFE, 2	91 376 91 20
GOURMET GALLERY	C/ ISLA GRACIOSA, 3	91 654 41 19
GRIBALDI	AVDA. CATALUÑA, 7	91 652 82 97
GUZMAN CASA	AVDA. PLAZA TOROS, 7	91 663 97 46
HOUSE ROCK	C/ LANZAROTE, 5	91 652 38 85
IZAMAR	AVDA. MATAPIÑONERA, 10	91 654 38 93
JARDINES LOS	AVDA. MATAPIÑONERA, 6	91 652 45 94
JOSE LUIS	C/ REAL, 92	91 652 27 45
KULA KUKU	C/ ISLA ALEGRAZA, S/N	
LA BRASA	AVDA. CASTILLA MANCHA, 109	91 658 70 96

LA HACIENDA DE CAMPOAMOR	CTRA. N I BURGOS, KM. 23,100	91 664 43 12
LA OLLA	AVDA. MATAPIÑONERA, 24	91 652 61 34
LA PARRILLA	AVDA. PLAZA TOROS, 7	91 651 22 12
LANJARON	C/ REAL, 98	
LOPEZ FERRERO	AVDA. SOMOSIERRA, 12	908 60 71 45
LUIS II	C/ ISLA PALMA, 37	91 663 99 95
LUSA'S	AVDA. MONTES OCA, 7	91 652 05 48
MAR DE CASTILLA	AVDA. CASTILLA MANCHA, 45	91 654 88 62
MARETTISIMO	AVDA. TENERIFE, 14	
MARINA ZARZU	C/ ISLA HIERRO, 7	626 63 68 71
MCDONALD'S	CTRA. N I BURGOS, KM. 0,400	
MIDTOWN	AVDA. TENERIFE, 12	91 652 88 68
MINDANA I	AVDA. MURCIA, 5	91 651 10 33
MIRADOR EL	C/ PERPETUO SOCORRO, 9	
MONCAYO	AVDA. SOMOSIERRA, 22	91 652 58 58
MUNICH	PLAZA IGLESIA, 10	91 651 69 32
NIEVE	AVDA. MADRID, 4	91 654 27 00
O'CACHELO	AVDA. MONCAYO, 2	91 652 14 40
PAMPLONA	CTRA. N I BURGOS, 25	
PIZZERIA GOFFREDO	CTRA. ALGETE, KM. 0,400	91 654 58 83
POR USTEDES	AVDA. FUENTE NUEVA, 8	91 663 76 53
PROFIT	AVDA. SOMOSIERRA, 20	635 91 30 71
PUERTO MADERO	C/ MARIA MOLINER, 2	91 241 51 93
RECREO EL	TRVA. SAN ONOFRE, 4	
RESTAURANTE & CAFE IKEA	AVDA. MOSCATELAR, 6	91 663 85 01
REYES CATOLICOS	C/ REYES CATOLICOS, 63	
RIBS	PLAZA COMERCIO, 6	91 659 16 39
RINCON DEL SEGOVIANO	CTRA. ALGETE, KM. 1	91 663 80 25
RIVEIRO	AVDA. INDEPENDENCIA, 37	699 49 63 40
RIVENDEL	AVDA. BAUNATAL, 21	91 293 43 76
ROCINANTE	C/ OVIEDO, 1 Y 3	
RUEDA LA	C/ VICTORIA, 10	91 652 71 16
SALONES JARDINES PUENTE CULTURAL EVENTOS	C/ ISLA GRACIOSA, S/N	91 654 59 01
SALONES VILLALUZ II	PLAZA IGLESIA, S/N	91 663 66 73
SANABRIA	C/ VALLE GUADALIX, 26	91 654 25 60
SANGRE Y ARENA	C/ SILVIO ABAD, 2	91 663 75 78
SEVILLA	C/ MANZANOS, 17	
SIDRERIA GAZTELUPE	C/ ISLA PALMA, 2	91 653 06 16
TAUL	C/ BEATRIZ GALINDO, 5	91 268 55 88
TRIBEKA	AVDA. MONCAYO, 2	91 654 58 66

VALBUENA	C/ PICO ANETO, 9	91 651 01 49
VENTA ZAHARA	AVDA. NAVARRONDAN, 28	91 654 85 31
VICENTE	C/ LANZAROTE, S/N	91 663 95 32
VICENTE	C/ HERMANOS CRISTO, 13	91 653 90 10
VIÑA DE QUIÑONES	AVDA. CAMINO LO CORTAO, 34	91 659 25 87
VIPS GINOS TIO PEPE	PLAZA COMERCIO, S/N	91 590 66 82
YIN HE	AVDA. VALDELASFUENTES, 23	91 654 83 36
YIN HE	C/ ALAVA, 2	91 654 83 36

Hoteles · Hotels

★★-HOSTAL · JUAN XXIII	C/ SILVIO ABAD, 12	91 659 12 42
★★-HOSTAL · SIERRA	AVDA. SIERRA, 23	91 653 13 99
★★-HOTEL · EXPRESS HOLIDAY INN S. S. REYES	AVDA. PIRINEOS, S/N	91 625 90 00
★★-HOTEL · PRADERON · C/ ISLA PALMA, 8	C/ ISLA PALMA, 8	91 652 86 22
★★★-HOTEL · F & G DE LOS REYES	PLAZA CIUDAD REAL, 2	91 659 16 00
★★★-HOTEL · NH S. SEBASTIAN DE LOS REYES	PASEO EUROPA, 11	91 659 36 06
★★★★-HOTEL · AC S. S. DE LOS REYES	AVDA. CERRO AGUILA, 15	91 623 70 55
★★★★-HOTEL · ARTURO NORTE	C/ LUIS PASTEUR, S/N	91 545 03 00
CH-PENSION · BUENOS AIRES	C/ BILBAO, 23	91 663 69 65
CH-PENSION · EL FARO	C/ MANUEL JIMENEZ, 19	91 652 29 53



FIESTAS TRADICIONALES

Información: 91 659 71 00 / 91 623 81 90
www.ssreyes.org

17 a 20 enero - San Sebastián

Mascletás; bailes populares; suelta de toros; conferencias taurinas; encierros infantiles; actos religiosos.

2 a 6 febrero - Carnavales

Carnaval infantil; baile de carnaval; entierro de la sardina.

2 mayo - Dos de Mayo y Fundación de San Sebastián de los Reyes

Concurso de caldereta; caldereta popular.

24 a 31 agosto - Santísimo Cristo de los Remedios

Encierros; fuegos artificiales; conciertos; actos religiosos; corridas de toros.

14 diciembre a 7 enero - Navidad

Belén monumental; cabalgata de los reyes magos.

TRADITIONAL FESTIVALS

Information: 91 659 71 00 / 91 623 81 90
www.ssreyes.org

17 - 20 January - San Sebastián

Fireworks; folk dances; releases of bulls; bull-fighting conferences; “Encierros” for children; religious events.

2 - 6 February - Carnival

Children’s carnival; carnival dance; “Entierro de la sardina” (sardine burial).

2 May - 2nd of May and Founding of San Sebastián de los Reyes

“Caldereta” (stew) competition; “Caldereta popular” (community stew).

24 - 31 August - Santísimo Cristo de los Remedios

“Encierros”; fireworks; concerts; religious events; bull-fighting.

14 December - 7 January - Christmas

Gigantic cradle; epiphany parade.



Colecciones de Vehículos

2 Museo Automoción Eduardo Barreiros

..... www.fundacionbarreiros.org

Dirección

Finca Valmayor. Camino de las Huertas
Carretera Comarcal 600, Km. 16,600
28210 · Valdemorillo
Telf.: 91 411 92 20

Cómo llegar

Coche: M-40, Salida 41, seguir por la M-503 dirección Valdemorillo-El Escorial, o por la N-VI Madrid-Villalba.

Horario de visitas

Sólo se podrá visitar el Museo mediante visitas concertadas previamente.

Vehicle Collections

2 Eduardo Barreiros Motoring Museum

Address

Finca Valmayor. Camino de las Huertas
Carretera Comarcal 600, Km. 16,600
28210 · Valdemorillo
Tel.: 91 411 92 20

How to get there

Car: M-40, exit 41, continue along the M-503 towards Valdemorillo-El Escorial, or else along the N-VI Madrid-Villalba.

Museum hours

Visits to the Museum must be previously arranged.



HISTORIA

Cualquier homenaje a la figura de Eduardo Barreiros quedaría desvinculado de su propia historia y época si no existiese un espacio expositivo que fijara físicamente los logros de su trabajo, tesón y experimentación. Por ello, en 1998 se inauguró el Museo Eduardo Barreiros, en Valdemorillo (Madrid).

Dentro de los museos de tecnología es una muestra especializada, la primera dedicada en España a una figura relevante en el mundo de la automoción. De titularidad privada, está considerado un museo monográfico.

Sus fondos y la disposición de las piezas permiten conocer la vida y la obra de Eduardo Barreiros (1919-1992), un hombre que comenzando de la nada logró crear una de las empresas privadas más importantes en el desarrollo industrial de España, en las décadas de los años 1950 y 1960.

El museo cuenta con un espacio expositivo de 800 metros cuadrados en el que se exhibe una colección estable conseguida a través de donaciones, compras y objetos pertenecientes a la familia Barreiros. El Museo cuenta asimismo con un importante fondo documental.

El edificio, situado en el campo, supera el mero carácter de contenedor de piezas y está diseñado con gran libertad formal, dándole un carácter escultórico. Es un edificio de hormigón con grandes ventanales y carpintería de vigas de hierro.

HISTORY

Any homage to the figure of Eduardo Barreiros would be unconnected to its history and times if there were no exhibition space that physically shows the products of his work, tenacity and experimentation. For this reason, in 1998 the Eduardo Barreiros Museum opened in Valdemorillo (Madrid).

Within the realm of technological museums, this is a specialised collection, the first one of its kind in Spain to be dedicated to a relevant figure in the world of motoring. Privately owned, it is considered a monographic museum.

Its collection and the disposition of the pieces enable us to get to know the life and works of Eduardo Barreiros (1919-1992), a man that created from nothing one of the most important private companies in the industrial development of Spain, in the 1950s and 1960s.

The museum has an exhibition surface of 800 sq. metres in which a stable collection is on display. The collection is the product of donations, acquisitions and objects belonging to the Barreiros family. The Museum also includes important documentary records.

The building, set in the countryside, transcends the quality of mere storeroom, designed as it is with great artistic freedom, which gives it a sculptural quality. It is a concrete building with big windows and ironwork beams.

MATERIAL EXPUESTO

El museo esta dividido en dos plantas con las siguientes secciones:

APARATOS DE MEDICIÓN

Aerosoles *Ardrox*, Analizador de humos *Bosch* para motores diesel, Árbol de levas del motor *Taino 6V* y *8V* preparado para control de calidad, Banco de pruebas *Schenck*, Bomba de inyección del motor *B 36*, Bomba de inyección del motor *C 24*, Culata, Estroboscopio *AVL*, Gramiles, Manómetro *Wica*, Medidor de temperatura *Amprobe*, Mesa de calibrado, Milivoltímetro *Gossen*, Motor de arranque del motor *BS 36*, Motor *EB 6* de demostración, Motor Monocilíndrico experimental, Motor *Volga* diesel, Refrigerador de aceite, Rugosímetro *Taylor-Hobson*, Termómetro *Schneider* y Vacuómetro *Magasa*.

AUTOMÓVILES

Autocar *2900*, Carretilla elevadora *CB 2500*, *Dodge Dart 270 1964*, *El Abuelo 1957*, Planos de piezas de motores, *Saeta 75*, *Simca 1000 GLE 1965*, *Simca 1000 GLS 1969*, *Tractor Hanomag Barreiros R350* y *Tractor Hanomag Barreiros R400*.

BAÚL DE LOS RECUERDOS

Esta sección muestra los siguientes elementos: Bandaja homenaje nacional (1965), Busto de Eduardo Barreiros Nespereira, Despacho, Escultura y Retrato de Eduardo Barreiros, Diplomas y condecoraciones. El rincón de Ourense, Figura Dorinda Ramos Ramos, Retrato de Luz Rodríguez Ansia.

MATERIAL ON DISPLAY

The museum is divided into two floors with the following sections:

MEASURING DEVICES

Ardrox aerosols, *Bosch* smoke analyzer for diesel engines, *Taino 6V* and *8V* engine camshaft prepared for quality control, *Schenck* Test-bed, *B 36* engine injection pump, *C 24* engine injection pump, Cylinder head, *AVL* Stroboscope, Scratch-marking gauges, *Wica* gauge, *Amprobe* temperature gauge, calibration table, *Gossen* Millivoltmeter, *BS 36* engine starter, demonstration *EB 6* Engine, single-cylinder experimental engine, *Volga* diesel engine, Oil cooler, *Taylor-Hobson* Rugosimeter, *Schneider* thermometer and *Magasa* Vacuumeter.

AUTOMOBILES

2900 Autocar, Forklift *CB 2500*, *Dodge Dart 270 1964*, *El Abuelo 1957*, Plans for engine pieces, *Saeta 75*, *Simca 1000 GLE 1965*, *Simca 1000 GLS 1969*, *Hanomag Barreiros R350 Tractor* and *Hanomag Barreiros R400 Tractor*.

TRUNK OF MEMORIES

This section contains the following elements: National homage tray (1965), bust of Eduardo Barreiros Nespereira, Eduardo Barreiros sculpture, Office and Portrait, Diplomas and badges. The Ourense corner, Dorinda Ramos Ramos figure, portrait of Luz Rodríguez Ansia.



FÁBRICA DE VILLVERDE

En esta sección se muestra una maqueta de la fábrica de Villaverde, junto con paneles descriptivos de la producción y venta de los productos Barreiros y la muestra de concesionarios Barreiros en España y en el mundo.

OTRAS ACTIVIDADES

El museo es también un espacio interactivo en el que los visitantes pueden acceder y tocar los diferentes objetos expositivos, incluidos coches, camiones y tractores, lo que hace posible entender el trabajo mecánico, y a la vez manual, de la producción de motores en aquella época.

Existe incluso un motor diesel seccionado *EB6*, de demostración, que originariamente fue regalado por Eduardo Barreiros a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid en 1954 y que, posteriormente, en 1998, la Escuela donó al Museo. Este motor permite ver el funcionamiento de un motor diesel en sus cuatro tiempos.

Dentro de este marco de museo interactivo, en el año 2003 se firmó un Convenio con la Organización Nacional de Ciegos de España (ONCE), cuyo fin es el de acercar a los discapacitados visuales al mundo de la mecánica.

VILLVERDE FACTORY

In this section we find a model of the factory in Villaverde, together with panels that describe the manufacture and sale of Barreiros products and show the Barreiros dealers in Spain and the rest of the world.

OTHER ACTIVITIES

The museum is also an interactive space in which visitors can reach and touch the objects on display, cars, trucks and tractors included, allowing one to understand the mechanical and manual work required to manufacture engines at that time.

There is also a cross-sectioned *EB6* diesel engine on display which was originally a gift from Eduardo Barreiros to the Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid. In 1998, the latter donated it to the Museum. This engine enables one to see the workings of a 4-stroke diesel engine.

Within this Interactive museum Framework, in 2003 an agreement was signed with the National Organization of the Spanish Blind (ONCE), in order to bring the world of mechanics closer to visually impaired people.





Valdemorillo

www.valdemorillo.com

Ayuntamiento

Plaza de la Constitución, 1 · 28210 Valdemorillo
Telf.: 91 897 73 13
Fax: 91 897 73 46
www.aytovaldemorillo.com

Cómo llegar

Coche: M-40 en dirección: A-6. A Coruña, continuar por la M-503 y después tomar M-50, Salida 79 dirección Majadahonda. Continuar en M-509 dirección Villanueva de la Cañada. Continuar en M-503 y después por la M-600.
Autobús: Línea nº 641. Madrid (Moncloa)-Valdemorillo. Beltrán S.A.
www.autocaresbeltran.com. · Telf.: 91 865 11 97

DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO

La historia de Valdemorillo se vincula a la desaparecida aldea de Valmayor, de la que apenas quedan constancias, más allá de la utilización de su topónimo para designar al embalse homónimo, así

Town Hall

Plaza de la Constitución, 1 · 28210 Valdemorillo
Tel.: 91 897 73 13
Fax: 91 897 73 46
www.aytovaldemorillo.com

How to get there

Car: M-40 towards: A-6. A Coruña, continue along the M-503 and then take the M-50, Exit 79 towards Majadahonda. Continue along the M-509 towards Villanueva de la Cañada. Continue along the M-503 and then along the M-600.
Bus: Line no. 641. Madrid (Moncloa)-Valdemorillo. Beltrán S.A.
www.autocaresbeltran.com. · Tel.: 91 865 11 97

DESCRIPTION OF THE MUNICIPALITY

The history of Valdemorillo is linked to the now-disappeared village of Valmayor, of which there remains little evidence beyond the use of the name for the reservoir of the same name, and a chapel. Both

como a una ermita. Ambos núcleos urbanos desarrollaron una intensa actividad ceramista, dada la existencia de abundantes yacimientos arcillosos en la cuenca del río Aulencia.

Durante la Edad Media, Valdemorillo integraba varias fábricas de tejas, ladrillos y cacharrería, al tiempo que sus montes eran utilizados como caza-deros por diferentes reyes castellanos, caso de Juan II y Enrique IV.

La construcción del Monasterio de El Escorial, en el siglo XVI, fue mal recibida por los lugareños, que vieron cómo parte de sus tierras eran absorbidas por el Real Sitio y las aguas de sus arroyos desviadas a los jardines y fincas escorialenses.

En cualquier caso, los beneficios conseguidos fueron mucho mayores, ya que enseguida floreció una potente industria hostelera, que cubría las necesidades de pernoctación de los obreros, funcionarios y cortesanos que se dirigían a El Escorial desde Madrid.

En 1574 el pueblo dio cobijo a la comitiva que portaba los restos mortales del emperador Carlos I, padre de Felipe II, que iban a ser trasladados al panteón real del Monasterio de El Escorial.

Durante el reinado de Felipe III, se construyeron tres pabellones de caza para uso realen los parajes de Valdequemado. En 1628, Felipe IV concedió al pueblo el Privilegio de Villazgo.

El siglo XVIII marcó el inicio de la decadencia de Valdemorillo, cuyo término dejó de ser frecuenta-

towns developed an intense pottery activity, due to the existence of plenty of clay deposits in the basin of the River Aulencia.

During the Middle Ages, Valdemorillo comprised several tile, brick and pottery factories, whilst its mountains were used for hunting by different Castilian kings, such as John II and Henry IV.

The building of the Monastery of El Escorial in the 16th Century was ill-received by the locals, who saw some of their lands absorbed by the Royal Seat and the courses of their rivers altered to water the gardens and estates in El Escorial.

In any case, the benefits achieved were much greater, since almost immediately a powerful hotel industry emerged, to cover the accommodation needs of the workers, government employees and members of the Royal Court who went to El Escorial from Madrid.

In 1574 the village lodged the committee that was carrying the mortal remains of Emperor Charles I, father of Philip II, which were to be moved to the Royal Mausoleum in the Monastery of El Escorial.

During the reign of Philip III, three hunting pavilions were built in the surroundings of Valdequemado. In 1628, Philip IV awarded the village the "Privilege of Villazgo", by which it became a "Villa" or town.

The 18th century marked the beginning of the decadence of Valdemorillo, as the kings no longer took up hunting there. In spite of this, pottery production, as well as development of other economic ac-

do por los reyes a efectos cinegéticos. Pese a ello, aún siguió produciendo cerámica, al tiempo que se desarrollaron otras actividades económicas. Es el caso de sus canteras de granito, de las que salieron los sillares de la basilica de San Francisco el Grande (Madrid), y de sus minas de caolín, explotadas por la Sociedad del Aulencia, constituida a mediados del siglo XIX. Esta compañía volvió a activar la economía del pueblo.

En el siglo XX, Valdemorillo encontró en la construcción otra forma de desarrollo socioeconómico, siguiendo los pasos de la mayor parte de los pueblos de la Sierra del Guadarrama. A ello se añadió una incipiente industria centrada en el turismo rural.

OTROS LUGARES DE INTERÉS

Ermita de San Juan

Es una de las siete ermitas con las que contaba el pueblo en la antigüedad. Actualmente se encuentra en muy buen estado ya que ha sido rehabilitada.

Ermita de Valmayor

Esta es la ermita más importante del municipio. Está situada a las afueras y cuenta con un enorme valor artístico y cultural dada la gran antigüedad de la edificación.

Museo taurino

Museo dedicado al arte de la tauromaquia. Fue inaugurado en el año y en el se pueden encontrar, entre otras cosas, los carteles de las ferias de toros

tivities, continued. For example, its granite quarries were the source of the stone for the basilica of San Francisco el Grande (Madrid), and its kaolin mines were exploited by the Aulencia Society, which was established in the mid-19th century. This company reactivated the town's economy.

In the 20th century, Valdemorillo found another form of socio-economic development, in the building of houses, following on the footsteps of other villages of the Sierra de Guadarrama. This was supported by a budding rural tourism industry.

OTHER PLACES OF INTEREST

Chapel of San Juan

It is one of the seven chapels which the village maintained in olden times. At present it is in very good condition, thanks to its refurbishment.

Chapel of Valmayor

This is the municipality's main chapel. It is located on the outskirts and has an immense artistic and cultural value due to its antiquity.

Bull-fighting Museum

This museum is dedicated to the art of bull-fighting. In it you may find, among other things, the posters for the bull-fighting fairs that have taken place in

del municipio desde 1960.

Casa de la cultura

Edificio de nueva creación, instaurado sobre la antigua fábrica de cerámica y vidrio, en el que se aprecian las torres principales de la fábrica, que es lo único que queda.

Cueva Museo de Cerámica y Vidrio

Museo que contiene piezas recopiladas por el Ayuntamiento, platos, fuentes, jarras y tazas, morteros, tintorerías y aisladores eléctricos, hacen un repaso a los casi cien años de existencia de la fábrica.

the village since 1960.

Culture House

A recent construction, built on top of the old pottery and glass factory, in it you can observe the main towers of the factory, which is all that is left of it.

Pottery and Glass Cave-Museum

Museum containing pieces gathered by the Town Hall, plates, dishes, jugs and cups, mortars, dyeing dishes and electric insulators, comprising a revision of almost 100 years of existence of the factory.

Restaurants · Restaurants

ALMAJOI'S	C/ SAN JUAN, S/N	
ANGEL	C/ FUENTE, 5	
LA CACEROLA	C/ FUENTE, 42	91 899 08 12
CASA MANOLO	C/ FUENTE, 6	91 899 01 81
EL MIRADOR DE ANGELA	AVDA. MADRID, 2	91 897 42 12
EL RINCON DE LA NAVA	C/ NAVA, 31	91 899 14 63
LA ESPERANZA	CTRA. M 600 ESCORIAL BRUNETE, KM. 16,900	91 899 01 03
LA PONDEROSA	CTRA. M 510 NAVALAGAMELLA, KM. 0,500	
LAS COLUMNAS	C/ NUEVA, 6	91 897 80 40
LAS VERJAS	PLAZA CONSTITUCION, 4	
LOS BRAVOS	C/ SAN JUAN, 30	91 899 01 83
LOS RANCHEROS	C/ NAVA, 8	91 899 02 06
M. BRAVO	PLAZA CONSTITUCION, 2	91 897 86 27
MESON EL ASTURCON	C/ FUENTE, 1	91 897 75 62
EL PAJAR	C/ TEJEDORES, S/N	91 899 01 21
PINO ALTO BARBACOA	AVDA. PINO ALTO	



Hoteles · Hotels

1-PENSION ALMAYS	C/ PAZ, 21	91 899 02 89
1-HOSTAL HERMANOS SANCHEZ	PLAZA CONSTITUCION, 8	91 897 74 13
2-CAMPING SAN JUAN	C/ CERRO SAN JUAN, 2	91 899 03 00

FIESTAS TRADICIONALES

Información: 91 897 85 78 - www.valdemorillo.es

2 a 10 febrero - Fiestas Patronales de San Blas y la Candelaria

Día 2: La Candelaria con pregón de fiestas, a las 13:00 h., y baile de carnaval;

Día 3: San Blas: eucaristía solemne a las 12:00 h. procesiones; feria taurina; concurso de Rondón; espectáculos; bailes populares; actividades deportivas.

27 abril y 1 junio - Romería Virgen de la Esperanza

Día 27: Traslado de la Virgen desde la Ermita al pueblo y recepción de la Virgen a la entrada del pueblo al anochecer;

Día 1: romería con la Virgen de la Esperanza, salida tras la eucaristía de las 10:00 h.; traslado de la Virgen a la Ermita de Valmayor; misa en la ermita a las 13:00 h.; comida campestre; baile del Rondón; concurso de carretas.

TRADITIONAL FESTIVALS

Information: 91 897 85 78 - www.valdemorillo.es

2 to 10 Feb. - Patron Saint Feasts of San Blas and la Candelaria

On the 2nd: La Candelaria with opening of festivities, at 1 pm, and carnival dance; On the 3rd: San Blas: solemn mass at 12:00 pm. Parades; bullfighting fairs; "Rondón" (a kind of dance) contest; entertainment; folk dances; sports activities.

27 April and 1 June - Virgin of Hope Pilgrimage

On the 27th: Transport of the Madonna from the chapel to the village and reception of the Virgin at the entrance to the town at dusk; on the 1st: Pilgrimage with the Virgin of Hope, leaving after the mass at 10:00 am; transport of the Madonna to the Chapel of Valmayor; mass at the chapel at 1 pm; picnic; dance of the "Rondón"; carts competition.

11 May - Pentecost

Parade with the Virgin of Hope at 8:00 pm.

11 mayo - Pentecostés

Procesión con la Virgen de la Esperanza, a las 20:00 h.

25 mayo - Corpus Christi

Procesión con el Santísimo tras la Eucaristía de las 12:00 h.; baile de la bandera de la Hermandad del Santísimo Sacramento.

8 septiembre - Natividad de Nuestra Señora

Eucaristía solemne a las 12:00 h.; novilladas; bailes populares; festejos.

25 May - Corpus Christi

Parade with the Blessed after the Mass at 12:00 pm; dance of the flag of the Brotherhood of the Blessed Sacrament.

8 September - Nativity of Our Lady

Solemn Mass at 12:00 pm; bullfighting with young bulls; folk dances; festivities.



Colecciones de Vehículos

3 Museo de las Falúas Reales

..... www.aranjuez.com/Monumental/Museo%20de%20Faluas/default.htm

Dirección

Casa de Marinos. Museo de las Falúas Reales
Jardines del Príncipe, s/n. · Aranjuez
Telf.: 91 891 24 53
Web: www.descubremadrid.com/ficha_pueblo_aranjuez.asp

Horario de visitas

*Del 1 de abril al 30 de septiembre, de martes a domingo y festivos: de 10:00 a 18:15 h.
Del 1 de octubre al 31 de marzo: de 10:00 a 17:15 h.
Cerrado: lunes, 1 y 6 de enero, 1 y 30 de mayo y 24, 25 y 31 de diciembre.*

Tarifa

*Visita guiada: 3 euros.
Visita libre: 2 euros.
Falúas + Palacio Real (guiada): 8 euros.*

Vehicle Collections

3 Royal Barges Museum

Address

Casa de Marinos. Museo de las Falúas Reales
Jardines del Príncipe, s/n. · Artanjuez
Tel.: 91 891 24 53
Web: www.descubremadrid.com/ficha_pueblo_aranjuez.asp

Museum hours

*1 April to 30 September, Tuesday to Sunday and public holidays: 10 am - 6.15 pm.
1 October to 31 March: 10 am - 5.15 pm.
Closed: Mondays, 1 and 6 January, 1 and 30 May and 24, 25 and 31 December.*

Admission fee

*Guided tour: 3 euros.
Open tour: 2 euros.
Falúas + Royal Palace (guided tour): 8 euros.*



HISTORIA

La casa-museo de marinos fue levantada en las cercanías del embarcadero del jardín del Príncipe, en recuerdo a las actividades realizadas a lo largo del siglo XVIII y como albergue y conservación de las falúas que compusieron la flota del Tajo, y de las embarcaciones regaladas a los reyes en diversas ocasiones.

Carlos III mandó construir este edificio para albergar las barcas que integraban la Escuadra del Tajo, que acabaron convirtiéndose en simple transporte de recreo. En la actualidad es el Museo de Falúas, que es el nombre de las embarcaciones utilizadas por la Corte para navegar por El Tajo, y fue inaugurado en Julio de 1966.

Encontramos que entre sus tesoros custodia las embarcaciones, construidas en Cartagena, de Carlos IV y de Fernando VII.

MATERIAL EXPUESTO

El vestíbulo es de celosía de caoba, con una rueda de timón y utensilios marineros. A la derecha observamos un cuadro con vista del Palacio de Aranjuez, con las Falúas Reales. Otro cuadro está representado por los Reyes Fernando VI y su esposa Bárbara de Braganza, junto a Carlos Broschi Farinelli, organizador de las fiestas del Tajo. Otra obra representa el orden de marcha de las falúas y demás embarcaciones, del siglo XVIII.

HISTORY

The Museum-house of the sailors was erected near the Prince's garden's jetty, in memory of the activities performed during the 18th century and also to lodge and preserve the "falúa" barges ("falúas" were flat-bottom boats for carrying heavy loads, used especially in canals) that made up the Tajo fleet, as well as the vessels given to the kings in different occasions.

Charles III ordered the construction of this building to house the boats that made up the squad of the Tajo, which eventually became simply recreational transport. At present this is the "Falúa" Barges Museum, being the boats used by the Court to sail along the Tajo. The Museum opened in July 1966.

We discover that, among its many treasures, it also keeps the vessels, built in Cartagena, that belonged to Charles IV and to Ferdinand VII.

MATERIAL ON DISPLAY

The lobby is made of mahogany lattice, with a sailing steering wheel and sailing tools. On the right we observe a picture with a view of the Aranjuez Palace, with the Royal Barges. Another picture shows King Ferdinand VI and Queen Bárbara of Braganza, next to Carlos Broschi Farinelli, organizer of the Tajo Festivities. Another work portrays the marching order of the barges and other vessels in the 18th century.

La primera embarcación con la que nos topamos es la gran Falúa “*Mahón a su Reina*”, regalo de la ciudad Menorquina de Mahón a la Reina Isabel II en el año 1861. Sus medidas son quince metros de eslora y tres de manga. Su dotación es de 14 remeros.

A continuación vemos la Falúa de Carlos IV, construida en Cartagena, de trece metros de eslora y 14 remeros. Su exterior fue decorado con escudos provinciales y regionales por Mariano Salvador Maella.

Siguiendo el recorrido tenemos la Canoa de Alfonso XII, obsequio de la ciudad de El Ferrol en 1879, esta es mas pequeña con una dotación de dos o tres remeros, en ella el Rey manejaba el timón.

Luego, la Falúa de la Reina Gobernadora, D^a M^a Cristina de Borbón, cuarta esposa de Fernando VII. Esta falúa es la más pequeña, siendo su eslora de 10 metros con una dotación de 10 remeros.

También hay una hermosa góndola de 17 metros de eslora, regalo de un duque veneciano a Felipe V. Mandada restaurar por Amadeo de Saboya, recientemente fue trasladada a EE.UU. para una exposición.

Finalmente tenemos la última falúa de finales del siglo XIX, construida en Cartagena, llamada “*Respeto*” por los personajes ilustres que la usaban. Tiene de eslora 14 metros y una dotación de remeros de 12.

Por las paredes se pueden contemplar cuadros con nudos marinos, pinturas con motivos navales,

The first vessel that we come across is the big Barge entitled “*Mahón to their Queen*”, a present of the Menorca city of Mahón to Queen Elizabeth II in 1861. It is 15 metres long and three meters wide. It requires 14 oarsmen.

Then we see the Barge of Charles IV, built in Cartagena, 13 metres long and requiring 14 oarsmen. Its exterior was decorated with provincial and regional shields by Mariano Salvador Maella.

If we follow the tour we find a canoe from Alfonso XII, a present of the city of El Ferrol in 1879; this is smaller, requiring two or three oarsmen, and the king drove the rudder.

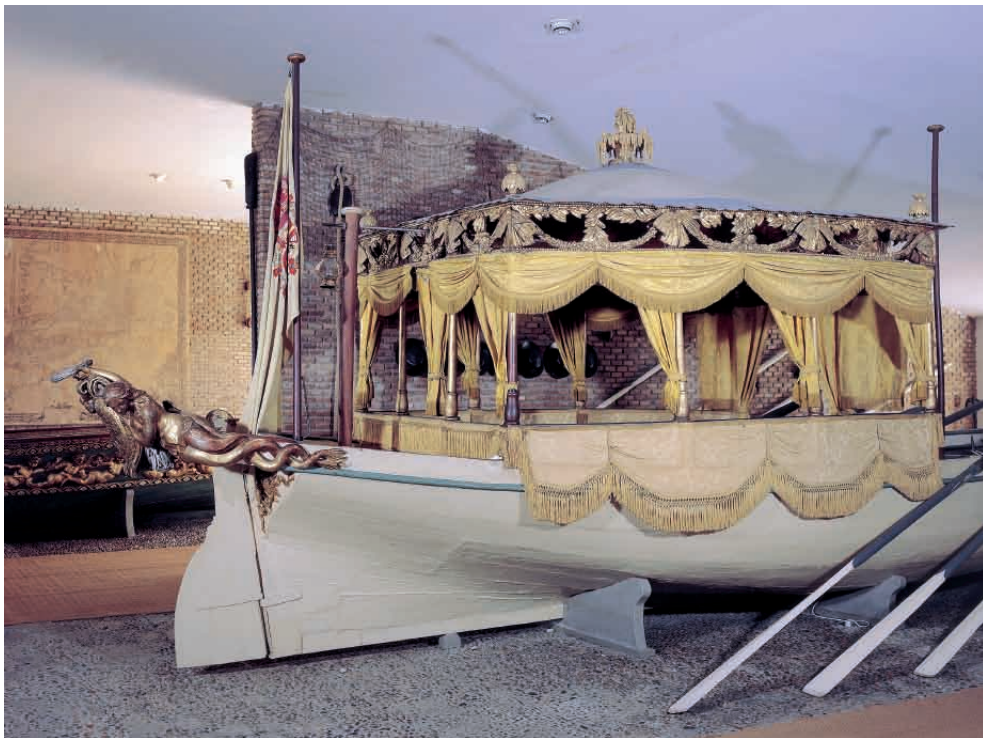
Next is the Barge of the Governing Queen, M^a Cristina of Borbon, fourth wife of Ferdinand VII. This barge is the smallest, it is only 10 metres long and requires 10 oarsmen.

We also find a beautiful gondola, 17 metres long, presented by a Venetian duke to Philip V. Its restoration was requested by Amadeo of Saboya, and it was recently taken to the USA for an exhibition.

Finally we have the last barge of the late 19th century, built in Cartagena, called “*Respect*” by the prominent figures that used it. It is 14 metres long and requires 12 oarsmen.

On the walls we can observe pictures with sailing knots, pictures with nautical motifs, plaques, flags, banners, a picture with the first known map of this Royal Seat, the work of Domingo de Aguirre who





placas, banderas, estandartes, un cuadro con el primer plano de este Real Sitio que se conoce, obra de Domingo de Aguirre dibujado en 1775, distintos objetos necesarios para la navegación etc. La salida del Museo se realiza atravesando una reproducción de parte de una bodega de un galeón del siglo XVIII.

drew it in 1775, different objects required for navigation, etc. To exit the Museum one has to pass a reproduction of an 18th century galleon's pantry.





Aranjuez

..... www.aranjuez.es · www.aranjuez-realsitio.com
www.arannel.com · www.aranjuez.com

Ayuntamiento

Plaza de la Constitución s/n. · 28300 Aranjuez
Telf.: 91 809 03 60
Oficina de Turismo
Plaza de San Antonio, 9. · 28300 Aranjuez
Telf.: 91 891 04 27

Cómo llegar

Coche: Por la carretera Nacional IV (E-5): 47 km.
Autobús: SAMAR (www.samar.es, Telf.: 91 723 05 06) y AISA (www.aisa-grupo.com, Telf.: 902 198 788), son las compañías de autobuses, con salidas desde Méndez Alvaro, Legazpi y Doce de Octubre.
Madrid (Estación Sur)-Aranjuez-Quintanar de la Orden (419).
Madrid (Estación Sur)-Aranjuez (423).
Madrid (Estación Sur)-Aranjuez-Huerta de Valdecarábanos (423A).
Cercanías: RENFE-Cercanías. Atocha-Aranjuez Línea C-3.

Town Hall

Plaza de la Constitución s/n. · 28300 Aranjuez
Tel.: 91 809 03 60
Tourist Office
Plaza de San Antonio, 9. · 28300 Aranjuez
Tel.: 91 891 04 27

How to get there

Car: Take national road N-IV (E-5): 47 Km.
Bus: SAMAR (www.samar.es, Tel.: 91 723 05 06) and AISA (www.aisa-grupo.com, Tel.: 902 198 788), are the bus companies, leaving from Méndez Alvaro, Legazpi and Doce de Octubre.
Madrid (South Station)-Aranjuez-Quintanar de la Orden (419).
Madrid (South Station)-Aranjuez (423).
Madrid (South Station)-Aranjuez-Huerta de Valdecarábanos (423A).
Suburban train: RENFE-Suburban train. Atocha-Aranjuez Line C-3.

Con un marcado interés turístico podemos destacar el famoso TREN DE LA FRESA, que entre los meses de abril y octubre, une todos los fines de semana y festivos Aranjuez y Madrid y constituye una réplica del ferrocarril que, en 1851, inaugurara la Reina Isabel II, por iniciativa del Marqués de Salamanca, convirtiéndose en la segunda línea férrea de nuestro país. El recorrido es atendido por azafatas ataviadas a la antigua usanza e incluye la visita a los museos y monumentos de la localidad.

Información Tren de la Fresa: Telf.: 902 22 88 22.

DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO

El gran apogeo de Aranjuez como Sitio Real, llegó en el siglo XVIII bajo la monarquía de los Borbones. Fue entonces, con aquella Corte viajera a fecha fija, que recorría los Sitios Reales año tras año con una puntualidad inusitada y una fidelidad inquebrantable, cuando Aranjuez vio transformar poco a poco su fisonomía hasta convertirse en algo bien distinto de lo que había proyectado en su día el fundador, Felipe II, a quien se debieron los primeros desmontes, trazado de avenidas y plazas ajardinadas y, sobre todo, las canalizaciones para el regadío que convirtieron el lugar en el vergel en que es hoy el Sitio de Aranjuez.



A splendid tourist attraction is the famous STRAWBERRY TRAIN, which connects Madrid and Aranjuez every weekend and public holiday between April and October. It is a replica of the train for which Queen Elizabeth II held the opening ceremony in 1851 on an initiative by the Marquis of Salamanca, and which was the second railroad to open in Spain. En route, one is waited on by hostesses in old-fashioned dress, and the ticket includes the visit to the museums and monuments of the town.

Strawberry Train Information: Tel.: 902 22 88 22.

DESCRIPTION OF THE MUNICIPALITY

The great heyday of Aranjuez as Royal Seat came in the 18th century under the reign of the Borbons. It was then, with a Court that moved according to specific dates, travelling from one Royal Seat to the next year after year with unusual punctuality and unshakable faithfulness, that Aranjuez saw its physiognomy transformed little by little until it became something really different from what its founder, Philip II, had intended. The latter was responsible for the first clearings, the laying out of the avenues and garden squares, and above all for the water canalizations that transformed the place into the lush garden that the Seat of Aranjuez is today.



La villa de Aranjuez comenzó a perfilarse en su trazado actual bajo el reinado de Fernando VI, que fue quien ordenó trazar el plano de una nueva población. Sobre ese plano es sobre el que ha seguido desarrollándose a lo largo de los años. Es cierto que desde el siglo XVI ya se mandaron construir junto al palacio varias casas para poder alojar a los criados, pero aquellas viviendas quedaban cerradas cuando los reyes dejaban Aranjuez.

Desde mediados del siglo XIX, Aranjuez obtuvo notables mejoras, fue la primera ciudad española comunicada por ferrocarril con Madrid, en 1851, en un primer tramo de lo que luego sería la línea férrea de Madrid-Alicante. También a mediados de este siglo XIX se fundó la primera Escuela de Agricultura del país.

En la actualidad, Aranjuez es una ciudad eminentemente turística. El turismo es uno de los principales motores del desarrollo de la ciudad. Este Real Sitio y Villa, íntimamente ligado a la Corona ofrece a sus visitantes una cantidad inmensa de atractivos.

Aranjuez no es sólo sus jardines y palacios, es mucho más. Evidentemente es imposible desligar la ciudad de su componente histórico, de su Palacio Real, de la Casa del Labrador, del Museo de Falúas o de los jardines del Príncipe o de la Isla, visitados todos los años por cientos de miles de turistas.

El entorno urbano del Casco Histórico de Aranjuez disfruta de un trazado regular y único, edificios y monumentos con un evidente valor histórico como el Hospi-

The town of Aranjuez began to acquire its present design under the reign of Ferdinand VI, who ordered the map layout for the new town. This design is the basis of all further development in the following years. It is true that already in the 16th century the building of houses next to the palace was commanded in order to lodge servants, but those houses were closed whenever the king and queen left Aranjuez.

From the mid-19th century, Aranjuez underwent notable improvements; it was the first Spanish city to be joined by train to Madrid, in 1851, in the first stretch of what would later be the Madrid-Alicante railroad. Also in the mid-19th century the first Agriculture School in the country was founded here.

Nowadays, Aranjuez is a fundamentally touristic city. Tourism is one the main development engines in the city. This Royal Seat and City, intrinsically linked to the Crown, holds a huge amount of attractions for visitors.

But Aranjuez is not only its gardens and palaces, it is a lot more. Obviously it is impossible to separate the town of its historical ingredients, its Royal Palace, the Farmer's House, the Barges Museum or the Prince or Island Gardens, visited every year by hundreds of thousands of tourists.

The urban entourage of the Old Quarter of Aranjuez has a regular and unique layout, buildings and monuments with obvious historical value such as the San Carlos Hospital, the Churches of San Pascual,

tal de San Carlos, las Iglesias de San Pascual, Alpajés y San Antonio, el Antiguo Cuartel de Pavía, el Palacio de Godoy, la Plaza de Toros, que en 1997 cumple su segundo centenario, las corralas del casco, etc.

En definitiva, unos atractivos variados que, unidos a otros factores como la riqueza gastronómica, la oferta cultural ofrecida a través del Centro Cultural Isabel de Farnesio, la sala de teatro La Nave de Cambaleo, y otras iniciativas, una oferta de ocio de pleno desarrollo y el especial encanto que ofrece esta ciudad, hacen de Aranjuez un lugar obligado, no sólo de paso sino de parada y fonda para todos sus visitantes.

OTROS MONUMENTOS DE INTERÉS

EL PALACIO REAL se levanta a la orilla izquierda del Tajo. Anteriormente hubo en el mismo lugar una casa-palacio perteneciente a los Maestres de Santiago.

Los orígenes del Palacio se remontan al año 1561 cuando Felipe II ordenó su construcción al arquitecto Juan de Herrera. Bajo los Austrias se edificaron la capilla, la torre sur y parte del cuerpo central. El palacio sufrió graves incendios en los años 1660 y 1665, pues buena parte del edificio era de madera. La estructura actual es del período borbónico.

Felipe V ordenó su trazado al arquitecto Pedro Caro Idrogo en 1717. La fachada principal es obra de Giocomo Bonavía en tiempo de Fernando VI y las dos

Alpajés and San Antonio, the Old Pavía Headquarters, the Palace of Godoy, the Bullring which celebrated its bicentennial in 1997, the "corralas", and so on.

All in all, a wide range of attractions that, added to other factors such as its gastronomic wealth, cultural offerings provided through the Cultural Centre Elizabeth of Farnesio, the theatre room La Nave de Cambaleo, and other initiatives including a leisure offering in full development and the special charm of the town, make Aranjuez a compulsory visit, not only for spending the day but also the night, for all kinds of guests.

OTHER MONUMENTS OF INTEREST

The ROYAL PALACE rises on the left bank of the Tajo. Previously there stood on the same place a house-palace belonging to the Masters of Santiago.

The origins of the Palace date back to 1561 when Philip II commissioned its building from the architect Juan de Herrera. The Habsburgs got the chapel, the South tower and part of the central body built. The palace suffered serious fires in 1660 and 1665, because much of the building was made of wood. The present architecture dates back to Borbon times.

Philip V commissioned its layout from architect Pedro Caro Idrogo in 1717. The main façade is the work of Giocomo Bonavía, in the time of Ferdinand

alas laterales, así como la capilla pública, son obra de Sabatini de mediados del reinado de Carlos III. La ornamentación del gran edificio es de ladrillo visto con zócalos, ángulos, cornisas, marcos de ventana, balcones y puertas en piedra de Colmenar. En su interior se guardan pinturas de Lucas Jordán, Vicente López y Esquivel entre otros. Muebles de diversos estilos, colecciones de relojes, lámparas y esculturas ofrecen una idea de la importancia que los sucesivos reyes dieron a este palacio.

Merece destacar por su interés, que por sí sola merece la visita a este palacio, la Saleta de Porcelana, que fue la predilecta de Carlos III, modelada casi en su totalidad por Giuseppe Gricci. Sus muros y bóvedas están recubiertos con grandes paramentos de porcelana, atornillados a un armazón de madera invisible. Fue valorada como

la obra maestra de la Fábrica que en 1760 ordenó construir en el Buen Retiro el rey Carlos III.

JARDIN DEL PARTERRE, se encuentra en la fachada este del Palacio. El proyecto de este parterre, de tipo de jardín inglésado bajo, fue el jardinero francés Esteban Boutelou. El emplazamiento de sus fuentes data de la época de Fernando VII. La puerta de entrada principal está formada por dos garitas de piedra, de estilo Luis XIV. La primera fuente del jar-



VI, and the two side wings, as well as the public chapel, are the work of Sabatini, in the middle of Charles III's reign.

The decoration of the big building is brick with plinths, angles, cornices, window frames, balconies and doors made of stone from Colmenar.

Inside it we find paintings by Lucas Jordán, Vicente López and Esquivel among others. Furniture in different styles, collections of clocks, lamps and

sculptures give an idea of the importance that the successive kings awarded this palace.

Worth mentioning is the interesting China Room, in and of itself worth the visit to the palace; it was Charles III's favourite and was modelled almost entirely by Giuseppe Gricci. Its walls and vaults are covered by big plaques of porcelain, screwed into an invisible wooden framework. It was considered the masterpiece

of the Factory that Charles III commissioned in 1760 for the Buen Retiro.

FLOWER-BED GARDEN, to be found on the Eastern façade of the Palace. The project for this flower-bed, in low English-garden style, was the work of French gardener Esteban Boutelou. The location of its fountains dates back to the time of Ferdinand VII. The main entrance is formed by two stone sentry boxes, in the Louis XIV style. The first fountain of the

dín está dedicada a Hércules y sus hazañas y es obra del arquitecto Isidro González Velázquez. Detrás se halla la fuente de Ceres y al final la de las Nereidas. A su izquierda se halla el pequeño jardín de las Estatuas llamado así por los catorce bustos de emperadores romanos y personajes de la antigüedad clásica que lo rodean.

JARDIN DE LA ISLA, se halla en la que forman el Tajo y la ría. Sus paseos están jalonados por fuentes:

la Boticaria, Hércules, Apolo, la del Reloj, la del Niño de la Espina, Venus, Diana ábaco. A la izquierda se encuentra la plaza de Neptuno que goza de la escultura más valiosa del jardín. En la ría se halla la cascada conocida como de las Castañuelas por el saltarín rumor que produce el agua al caer sobre los rellanos y abultados almendrones. En el Jardín de la Isla existe un amplio espacio utilizado como

auditorio para espectáculos teatrales y musicales.

JARDIN DEL PRINCIPE, debe su nombre a Carlos IV, quien ordenó su creación siendo aún Príncipe de Asturias. Ocupa una extensión de 150 hectáreas entre el Tajo y la calle de la Reina, desde el Puente de Barcas hasta el Puente de la Reina. De su construcción se encargó el notable maestro jardinero Esteban Boutelou, siendo la verja y los Chinescos obra de Juan de Villanueva. Entre sus fuentes des-



garden is dedicated to Hercules and his feats, and is the work of architect Isidro González Velázquez. Behind it is the fountain of Ceres and at the end that of the Nereidas. On its left we find the small garden of the Statues, so called due to the 14 Roman Emperor busts and characters from classical antiquity that surround it.

ISLAND GARDEN, on the island formed by the River Tajo and the ria. Its walkways are marked by

fountains: the Boticaria, Hercules, Apollo, the fountain of the Clock, that of the Child with the Thorn, Venus, Diana abacus. On the left we find the plaza de Neptuno which boasts the most valuable sculpture in the garden. In the ria we find the waterfall known as "of the Castanets" due to the "singing" sound of the water as it falls on the different surfaces, landings and bulky almond-shaped designs. The Garden

of the Island contains a wide space which is used as auditorium for theatre and musical productions.

PRINCE GARDEN, owes its name to Charles IV, who commanded its creation when he was still Prince of Asturias. It occupies an extension of 150 hectares between the Tajo River and the calle de la Reina, from the Puente de Barcas to the Puente de la Reina. It was built by renowned master gardener Esteban Boutelou, whilst the fence and decorations ("chines-

tacan la de Narciso, espléndida obra de Joaquín Dumandre, y la de Apolo, en mármol de Carrara.

CASA DEL LABRADOR, en uno de los rincones más atrayentes del Jardín del Príncipe, entre magnolios, arces y tilos. Carlos VI, siendo aún Príncipe de Asturias, ordenó su construcción.

Es un edificio de recreo, de estilo neoclásico, según proyecto del arquitecto Isidro González Velázquez, su arquitectura y decoración se ajusta al gusto y a la moda de finales del XVIII. Contiene pinturas de Bayeu, González Velázquez y Lapelli, así como una hermosa colección de objetos suntuarios. Entre sus salas hay que destacar el Gabinete de Platino, excepcional por su lujo y suntuosidad, con un auténtico alarde de incrustaciones de oro, platino y bronce. Dentro del más puro estilo imperio es tal vez, en su clase, el más importante de Europa.



JARDIN DE ISABEL II, ocupa el pequeño terreno que se dejó para construir una manzana de casas, paralela a la del Infante en la Plaza de San Antonio. Teniendo el cargo de administrador en 1830, D. Miguel del Pino, dispuso la plantación de un cuadrado de árboles en aquel solar que ofrecía poco atractivo desde los balcones del Palacio Real.

Más adelante para conmemorar los acontecimientos políticos de 1834, se construyó en el centro, ro-

cos”) are by Juan de Villanueva. Among its fountains, the Narciso, by Joaquín Dumandre, and the Apollo, in Carrara marble, are especially remarkable.

FARMER’S HOUSE, one of the most charming corners of the Garden of the Prince, amongst magnolia, maple and lime trees. It was Charles VI, at the time still Prince of Asturias, who decreed its construction. It is a recreation building, in Neoclassical style, which followed a project by architect Isidro González Velázquez.

Its architecture and decoration fits the fashion and tastes of the late 18th century. It contains paintings by Bayeu, González Velázquez and Lapelli, as well as a beautiful collection of sumptuous objects. Among its rooms the Platinum Office is particularly remarkable due to its luxury and lavishness, a veritable display of gold, platinum and bronze inlays. Within the pure Imperial style it is, perhaps, the most important work in

Europe of its class.

GARDEN OF ELIZABETH II, it takes up the small plot of land that was left to build a block of houses, parallel to that of the Infante on the Plaza de San Antonio. Miguel del Pino was in charge of Administration in 1830, when he ordered the planting of a square of trees on a piece of land which looked quite unattractive from the balconies of the Royal Palace.

Later on, to commemorate the political events

deado de calada y alta verja de hierro, un pedestal de mármol blanco sobre el que se colocó una estatua de bronce de pequeña altura, representando a la Reina Doña Isabel II, regalo que con este objeto hizo el embajador francés M. Juan Luis Brunete.

Se colocaron ocho bancos de piedra con respaldos perfectamente laboreados y ocho marmóreos jarrones sobre altos pedestales. Se cerró el cuadro con una sencilla verja de madera para conservar los

arbustos y las flores que se plantaron, sustituyéndola con la actual de hierro y machones de cantería. Habiendo crecido considerablemente los robustos plátanos que le rodean, presenta una deliciosa perspectiva, cuyo interior se puede examinar acercándose al enverjado, el que tiene por base un cómodo y prolongado canapé de piedra por la Plaza de San Antonio, con dos estradas igualadas a la de la portería por la calle de la Gobernación donde hay dos pequeñas casetas.

CASA DE OFICIOS Y CABALLEROS, ocupan el lateral occidental de la plaza de la Mariblanca a la que abren sus bellos soportales. Su función era la del mantenimiento y administración del Real Sitio y alojamientos del séquito, especialmente en época de jornadas reales.

La Casa de Oficios fue proyectada por Juan Herrera



of 1834, a white marble pedestal was built in its centre, surrounded by a wrought iron high fence, to support the small bronze statue of Queen Elizabeth II, a present offered by the French ambassador, M. Juan Luis Brunete.

Eight stone benches with perfect chiselled backs and eight marble vases on top of high pedestals were added, and the whole was enclosed by a simple wooden fence to preserve the bushes and flowers that

were planted, which was later substituted by the present one made of iron and stonework buttresses.

Now that the robust trees that surround it have grown; it offers a delicious perspective, and its inside can be perused by approaching the fence, which has a comfortable stone couch on the side of the Plaza de San Antonio, and two dais identical to that of the caretaker’s office on the calle de la Gobernación, where

we find two small booths.

The TRADES AND KNIGHTS HOUSES take up the West side of the plaza de la Mariblanca, opening their beautiful arcade to it. Their function was the maintenance and administration of the Royal Seat and retinue lodgings, especially in times of royal residence.

The Trades House was a project of Juan Herrera (1584), and its building continued during the 17th century. It was not finished until the 18th century,

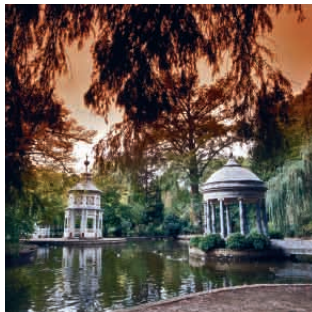
(1584) prolongándose su construcción durante el siglo XVII. Estas fases no concluyen hasta el siglo XVIII, periodo en el que da fin a la Casa de Caballeros (1767), sobre los planos de Gómez de Mora (siglo XVIII), bajo la dirección de Santiago Bonavía y sus sucesores Marquet y Serrano.

CASA DE INFANTES, edificio civil, encargado por Carlos III a Juan de Villanueva, para alojamiento de los Infantes Gabriel y Antonio.

TEATRO REAL, ordenado construir por Carlos III, al arquitecto Jaime Marquet en 1769. Durante los siglos XIX y XX sufrió varias modificaciones que desvirtuaron su aspecto inicial.

CASA DE EMPLEADOS, destinada a alojamientos de los empleados de mayor categoría en el Real Heredamiento, en tiempos de Carlos III (1786). Con la creación de los Ayuntamientos Constitucionales en 1835, pasa a convertirse en Casa Consistorial.

CORRALAS TÍPICAS, las llamadas casas de corredor o corralas se adaptan a un modelo también presente de la arquitectura palatina (SXVIII-XIX). Aparecieron como solución a los problemas de carencia de vivienda y espacio constructivo que tenía limitada su ampliación. Sus orígenes los encontramos en la inmigración de nobles, funcionarios, religiosos y artesanos.



at the time when the Knights House was completed (1767), following plans by Gómez de Mora (18th century), under the direction of Santiago Bonavía and his successors Marquet and Serrano.

INFANTES HOUSE, civil building, commissioned by Charles III to Juan de Villanueva, for the purpose of lodging the Infantes Gabriel and Antonio.

ROYAL THEATRE, commissioned by Charles III and awarded to the architect Jaime Marquet in 1769.

During the 19th and 20th century it underwent several changes which detracted from its original appearance.

EMPLOYEE HOUSE, for the accommodation of employees of a higher rank within the Royal Heredamiento (a name given to Aranjuez which means "inheritance"), in times of Charles III (1786). It became the Town Hall when the Constitutional Town Halls were created in 1835.

TYPICAL "CORRALAS", the so-called gallery houses or "corralas" (houses built around a courtyard) respond to a model which is also present in palace architecture (18th and 19th centuries). They represented a solution to the problems of expansion, such as limitations of building space and lack of accommodations. We find their origin in the immigration of noblemen and women, government employees, members of religious orders and artisans.

PLAZA DE TOROS, se trata de uno de los coliseos taurinos más bellos y antiguos de cuantos hay en España, Francia, Portugal e Hispanoamérica, que viene a subrayar la enorme afición a los toros que, desde tiempos remotos, arraigó en esta regia población madrileña. Construida por Carlos IV en 1796 sobre la anterior, que databa de 1760, fue inaugurada el 14 de mayo de 1797. Con sus más de 200 años es una de las pocas plazas de toros que quedan en pie del siglo XVIII, compartiendo esta singularidad, con construcciones tan notables como la Maestranza de Sevilla o la de Ronda.

CONVENTO DE SAN PASCUAL, imponente edificio de fachada neoclásica, construido por orden de Carlos III (SXVIII), esta ejemplar obra se alza frente al hospital de San Carlos, y fue realizada por el arquitecto, Francesco Sabatini, entre los años 1765-1770.

HOSPITAL DE SAN CARLOS, edificio civil construido por orden de Carlos III, bajo la dirección de Manuel Serrano (1776), fue ampliado con gusto decimonónico hasta la calle Capitán en tiempos de Isabel II. Destinado a hospital de empleados reales y residentes en el real sitio, su arquitectura está distribuida en dos patios.

PALACIO DE MEDINACELI, conocido como Casa de Carmena, este edificio civil fue construido por los



BULLRING, one of the oldest and most beautiful bull-fighting coliseums in Spain, France, Portugal and Latin America, underlining the bull-fighting passion that, since ancient times, has taken root in this regal town of Madrid. Built by Charles IV in 1796 on the grounds of the previous one, which dated from 1760, it opened on 14 May 1797. Now more than 200 years old, it is one of the few 18th-century bullrings still standing, sharing this peculiarity

with constructions as renowned as that of Ronda or the Maestranza of Seville.

CONVENT OF SAN PASCUAL, impressive building with a Neoclassical façade, commissioned by Charles III (18th century). This celebrated work by Francesco Sabatini, built 1765-1770, stands opposite the San Carlos Hospital.

SAN CARLOS HOSPITAL, civil building commissioned by Charles III,

under the direction of Manuel Serrano (1776), it was expanded in 19th-century style all the way to calle Capitán in times of Elizabeth II. Its architecture is divided into two courtyards, and it was meant for royal employees and residents of the Royal Seat.

PALACE OF MEDINACELI, known as House of Carmena, this civil building was built by the Duke of Medinaceli in 1773, for accommodation and service of the family. It is Neoclassical in style and responds

Duques de Medinaceli en 1773, para residencia y servicio de la familia. Es de estilo neoclásico y responde al modelo palatino de Aranjuez, de arquitectura sencilla con escasa ornamentación, solo subrayado por el acceso adintelado, que conduce a un patio interior a través de un interesante zaguán.

COCHERAS DE LA REINA MADRE, edificio civil construido por Fernando VI (1758) para caballerizas de su madrastra Isabel de Farnesio. También llamado Palacio de la Reina Madre, fue encargado a Jaime Marquet y albergó las cocheras reales. Fue posteriormente convertido en oficinas de la Real Yeguada y en el Colegio María Cristina. González Velázquez las reconstruye a partir de 1814 y se organiza mediante crujías en torno a dos patios.

PALACIOS DE GODOY Y OSUNA, edificios civiles utilizados como residencia. El primero del ministro de Carlos IV, Manuel Godoy, y el segundo del Ducado de Osuna.

REAL CORTIJO DE SAN ISIDRO, compuesto por varias dependencias y un vasto terreno de cultivo creado en época de Carlos III como modelo de explotación agrícola. El rey intentaba combinar la política agraria de la ilustración, con el afán de la época de acercamiento a la naturaleza. Así encargó a sus ministros, Grimaldi y Floridablanca, un Real Cortijo con algo más de 530 fanegas de tierra donde poder experimentar y explotar agrícolamente el terreno.

to the palace model of Aranjuez, with simple architecture and scarce decoration. The only ornament is the vaulted entrance, which leads to a courtyard through an interesting hallway.

QUEEN MOTHER CARRIAGE HOUSE, civil building commissioned by Ferdinand VI (1758) to serve as stables for his stepmother Elizabeth of Farnesio. Also known as Queen Mother Palace, the work was given to Jaime Marquet and it housed the Royal Carriages. In later times it was transformed into the offices for the royal group of mares and into the Maria Cristina School. González Velázquez rebuilt them after 1814 and organized them in façade bays around two courtyards.

PALACES OF GODOY AND OSUNA, civil buildings used as residences. The first belonging to Manuel Godoy, minister of Charles IV, and the second to the Dukedom of Osuna.

ROYAL COUNTRY HOUSE OF SAN ISIDRO, comprising several units and a vast plot of land created in the time of Charles III as a model of agricultural exploitation. The king attempted to combine Enlightenment agricultural policies with the need of the times to get closer to nature. For this reason he ordered his ministers, Grimaldi and Floridablanca, a Royal Country House with a little over 530 “fanegas” (a land measure used in Spain at the time) in which to experiment and cultivate the land.

Restaurantes · Restaurants

ALMIBAR	C/ ALMIBAR, 138	91 891 00 97
ARANJUEZ PISCINA	CTRA. ANDALUCIA, KM. 43,500	91 891 41 33
ASADOR PALACIO DE OSUNA	C/ PRINCIPE, 21	91 892 42 15
BODEGAS GALIANA	C/ REAL, 1	91 892 47 04
BRIGANTINO	C/ CUARTELES, 14	91 801 17 51
BURGER KING	C/ PRINCIPE, 9	91 653 49 00
CAMPING SOTO DEL CASTILLO	CTRA. ANDALUCIA, KM. 46,800	91 892 09 61
CAÑAS Y TAPAS	C/ REINA, 6	91 891 21 17
CARÉME	AVDA. PALACIO, 2	91 892 64 86
CASA COMIDAS GOBERNADOR	C/ GOBERNADOR, 57	91 891 65 76
CASA DELAPIO	AVDA. PLAZA TOROS, 7	91 892 09 82
CASA JOSE	C/ ABASTOS, 32	91 891 14 88
CASA PABLO	C/ ALMIBAR, 42	91 891 14 51
CASTILLA	C/ NOBLEJAS, 6	91 891 77 98
CONTAPA Y MANTEL	CTRA. ARANJUEZ CHINCHON, KM. 13,700	657 24 23 57
COOKERY	C/ SAN ANTONIO, 54	91 801 13 36
CORRAL DE LA ABUELA	C/ EREINA, 2	91 892 02 37
DRAGON ROJO	C/ REY, 18	91 892 53 44
EL GAMO II	C/ FOSO, 70	91 445 46 31
EL PARAISO	C/ PRINCESA, S/N	91 892 17 69
EL RANA VERDE	C/ SANTIAGO RUSIÑOL, 1	91 801 15 71
EL SEÑORIO	CTRA. ANDALUCIA, 24	91 891 09 65
ESCUELA DE GOLF EL TAJO	C/ ANCHA, 25	91 892 93 34
EXTREMEÑO	C/ CAPITAN ANGOSTO GOMEZ CASTRILLON, 73	91 891 01 70
FRANFURT	C/ ALMIBAR, 58	91 891 55 83/11 16
IMPERIAL	C/ ABASTOS, 38	91 891 21 54
JAMONIVINO	C/ ALMANSA, 4	
KEBAPCHE	C/ GOBERNADOR, 145	91 891 86 70
LA ALEGRIA DE LA HUERTA	CTRA. MADRID, 4	91 891 29 38
LA COCINA DE PALACIO	CLLON. LUCERO, S/N	91 891 46 41
LA GASOLINERA	CTRA. ANDALUCIA, KM. 46	91 892 55 48
LA GROTTA	PLAZA NUESTRA SEÑORA ANGUSTIAS	91 875 47 57
LA RIBEREÑA	C/ SAN ANTONIO, 2	91 891 21 68
LA TROYA	CTRA. ANDALUCIA, 1	91 801 16 79
LOS JOTAS	C/ STUART, 183	91 891 86 62
MINA LA	C/ PRINCIPE, 71	91 891 11 46

MUSEROLA	C/ SAN ANTONIO, 22	91 809 92 22
ORIENTAL	C/ VALERAS, 11	91 561 02 63
PEPE	C/ FOSO, 146	91 892 54 04
PIKANDO	C/ STUART, 2	91 892 04 13
POLIDEPORTIVO	C/ MORERAS, SN	661 33 29 04
CAMPING INTERNACIONAL ARANJUEZ	CTRA. ANDALUCIA, KM. 46,800	91 891 13 95
RUSINOL	C/ INFANTAS, 26	91 801 10 99
RUTA DEL SOL	CTRA. ANDALUCIA, 45	91 891 44 11
SALONES DELICIAS	CTRA. MADRID, 2	91 891 11 41
SALONES PRINCIPE	C/ PRINCIPE	91 891 11 46
SAN MARUN	PASEO DELEITE, 38	91 891 89 94
SANTA MARTA	C/ INFANTAS, 19	91 892 47 67
TAGLIATELA	CTRA. TOLEDO, 2	91 892 33 92
TXOKO	C/ POSTAS, 23	91 891 80 74

Hoteles · Hotels

★-CAMPING INTERNACIONAL ARANJUEZ	CTRA. ANDALUCIA, 46,800	91 891 13 95
★-HOSTAL RUSINOL	C/ SAN ANTONIO, 76	91 891 01 55
★-HOTEL JARDIN DE ARANJUEZ	C/ PRINCIPE, 26	91 875 42 07
★ ★-HOSTAL CASTILLA	CTRA. ANDALUCIA, 98	91 891 26 27
★ ★-HOSTAL INFANTAS	C/ INFANTAS, 6	91 891 13 41
★ ★-HOTEL DON MANUEL	C/ MONTESINOS, 5	91 875 40 86
★ ★-HOTEL EL COCHERON 1919	C/ MONTESINOS, 22	91 875 43 50
★ ★ ★-HOSTAL REAL SITIO DE ARANJUEZ	C/ INFANTAS, 15	91 892 54 71
★ ★ ★-HOSTAL SANTA MARTA	C/ INFANTAS, 17	91 892 47 67
★ ★ ★-HOTEL MERCEDES	CTRA. ANDALUCIA, 15	91 892 20 14
★ ★ ★ ★-HOTEL BARCELO ARANJUEZ	PLAZA UNESCO, 2	91 809 93 99
★ ★ ★ ★-HOTEL NH PRINCIPE DE LA PAZ	C/ SAN ANTONIO, 22	91 809 92 22

FIESTAS TRADICIONALES

Información: 91 892 47 52 - www.aranjuez.es

TRADITIONAL FESTIVALS

Information: 91 892 47 52 - www.aranjuez.es



29 mayo a 1 junio - San Fernando

Verbenas populares; concierto de la Unidad de Música de la Guardia Real; encierros; bajada de los trastos locos; día del Niño; corrida de toros; fuegos artificiales.

4 a 7 septiembre - Fiestas del Motín (Declaradas de Interés Turístico Nacional).

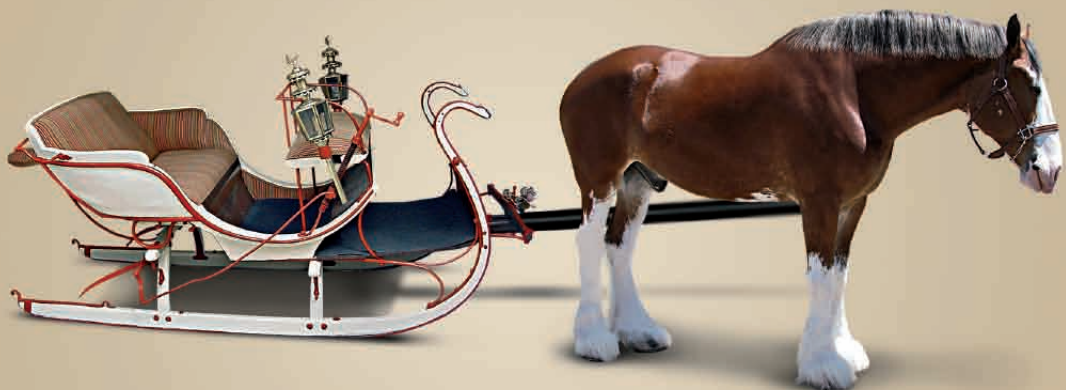
Verbenas populares; asalto a la Casa de Godoy; representación del Motín de Aranjuez; mercado goyesco de artesanía; descenso pirata del Tajo; día del Niño; la búsqueda del tesoro de los piratas del Tajo; corridas de toros; encierros; desfile de carrozas; fuegos artificiales.

29 May to 1 June - San Fernando

Open-air folk dances; concert by the Music Unit of the Royal Guard; "encierros"; wacky races; Children's day; bull-fighting; fireworks.

4 to 7 September - Mutiny Festivities (Declared of National Tourist Interest).

Open-air folk dances; attacking the House of Godoy; representation of the Mutiny of Aranjuez; Goya-style craft market; Pirate-raft descent of the Tajo; Children's day; treasure Hunt for the Tajo Pirates; bull-fights; "encierros"; floats parade; fireworks.



Colecciones de Vehículos

4 Cocheras del Rey Colección ¡Arre!

..... www.sanlorenzoturismo.org/

Dirección

Calle del Rey, 41
Calle Patriarca, 6
28200 · San Lorenzo de El Escorial
Tel.: 91 890 70 93 / 646 59 51 92
e-mail: arre@artescorial.com

Horario de visitas

Lunes, martes, viernes y sábado: de 10 a 14 h. y de 16 a 20 h.

Jueves: de 10 a 14 h.

Domingo: de 11 a 14 h.

Miércoles cerrado.

Tarifa

Normal: 2,50 euros.

Reducida: 1 euro (grupos de mas de 15 personas, menores de 10 años y jubilados).

Vehicle Collections

4 Carriage Houses of the King - Arre! Collection

Address

Calle del Rey, 41
Calle Patriarca, 6
28200 · San Lorenzo de El Escorial
Tel.: 91 890 70 93 / 646 59 51 92
e-mail: arre@artescorial.com

Museum Hours

Monday, Tuesday, Friday and Saturday: 10 am - 2 pm and 4 pm - 8 pm.

Thursday: 10 am - 2 pm

Sunday: 11 am - 2 pm.

Closed Wednesdays

Admission fee

Normal: 2.50 euros.

Reduced: 1 euro (groups over 15 people, under-10s and retired).



HISTORIA

La “Colección ¡ARRE! El Escorial a paso de herradura” está instalada en los espacios que se han conservado originales del primitivo edificio de Cocheras del Rey y tiene como argumento principal la historia de la vida, actividades y funcionamiento de este conjunto de edificios en el periodo que fueron Cocheras al servicio de la Casa de S.M. es decir “un siglo” desde su construcción en 1772, hasta la venta a particulares hacia la segunda mitad del siglo XIX, por su mal estado tras la Guerra de Independencia, cuando algunos de estos edificios ya no eran necesarios por la aparición de los nuevos inventos para la locomoción y la comunicación.

La muestra se expone en el patio, porches, galería, escalera principal y piso primero del edificio más importante que se conserva, recientemente restaurado en sus estructuras, fachadas, instalaciones y acabados.

En este escenario único se despliega un estudio y cómodo recorrido por los objetos, gráficos y explicaciones, que nos trasladan y sumergen en la época en que el único medio para el transporte de personas, mercancías y noticias, era la fuerza de las bestias de montura y tiro, periodo que acabó con la llegada del ferrocarril arrastrado por vapor al Escorial en 1861, la aparición del sello de Correos en 1850 y el comienzo de la era del telégrafo, el teléfono y el automóvil.

HISTORY

The “ARRE! Collection: El Escorial at a horseshoe’s pace” is set up in the original spaces preserved from the primitive Carriage Houses of the King. Its main plot is the story of the life, activities and workings of this group of buildings at the time when they were Carriage Houses at the service of H. M.’s House, that is, in the “century” between their construction in 1772 and their being sold to private hands in the second half of the 19th century, owing to their bad condition after the Independence War, when some of these buildings were no longer necessary due to inventions in the fields of locomotion and communication.

The collection is on display in the courtyard, porch, gallery, main stairway and first floor of the most important building still standing, its structures, façades, facilities and finishing touches having been recently restored.

In this unique scenario a detailed and comfortable tour leads one along the objects, pictures and explanations, taking us back to and immersing us in a time when the only means of transport for people, goods and news was the strength of the draught animals and mounts. A time that came to a stop with the arrival of the steam-propelled train in El Escorial in 1861, the emergence of the Post stamp in 1850 and the beginning of the age of the telegraph, the telephone and the automobile.

MATERIAL EXPUESTO

La colección consta de las siguientes secciones:

NOTICIAS

Para la realización de un viaje era necesario, para todo viajero de la época, el conocimiento de las distancias entre lugares, de los pesos y volúmenes de las cargas, de los precios de coste, de los accidentes geográficos que había en el camino, etc. Las noticias escritas se transmitían por medio de libros, leyes y reglamentos, prensa, correo mediante carta y posteriormente por el telégrafo.

En materia de viajes, los mapas y planos son instrumentos que plasman la noticia en una forma dibujada o gráfica que ofrecían una representación aceptable del terreno pero no basada en el estudio trigonométrico, conteniendo numerosos errores y deformaciones.

Las unidades de las medidas de longitud, peso y volumen, eran innumerables según las diferentes regiones y ciudades hasta el siglo XVIII, tanto en el territorio nacional como en el extranjero, lo cual suponía un obstáculo importante para la actividad comercial y mercantil. Los instrumentos expuestos y que se empleaban para la medición de la longitud eran compases, reglas, cintas métricas, vara patrón, etc.; para el peso, la balanza de platillos o trutina, la balanza romana o statera, básculas, etc., y para el volumen, los cajones de madera y medidores de metal y madera.

Las monedas eran de oro o doblones, con subdivisiones en escudos; de plata o reales, con subdivi-

MATERIAL ON DISPLAY

The collection has the following sections:

NEWS

To go on a journey every traveller of the time had to know the distances between places, the weights and volumes of the loads, the prices, the geographical features on the way, etc. Written news were transmitted through books, laws and regulations, the press, mail first in the form of letters and then by telegraph. In relation to journeys, maps and plans are tools that present news in a drawn or graphic manner, providing an acceptable representation of the land but with no basis in trigonometry, therefore containing plenty of mistakes and distortions.

The measures for length, weight and volume were different according to the region and city until the 18th century, both in Spain and abroad, and this was an important obstacle to commercial and trade transactions. The instruments on display used for measuring length were compasses, rulers, tapes, rod pattern, etc; for weight, two kinds of scales ("trutina" or plate scales and "statera" or Roman scales), etc; and for volume, wooden drawers and metal and wood meters.

Coins were either gold (doubloons), with subdivisions into "escudos"; silver ("reales"), with subdivisions into "pesos duro", "pesetas" and "reales"; or copper. During the 18th century the royal "vales"

siones en pesos duro, pesetas y reales, y finalmente de cobre. Durante el siglo XVIII se pusieron en circulación los vales reales y los billetes en papel moneda por primera vez en España

CAMINOS Y RECORRIDOS

Los viajes con tracción animal eran muy largos y fatigosos, tanto para las personas como para los animales, por lo que se ideó un sistema de parada y relevo de postas que consistía en el repuesto de animales y postillones a una distancia regular, aproximadamente cada dos o tres leguas, que es la distancia que recorren cómodamente las caballerías. El sistema de posta se convirtió en un servicio público para el transporte de viajeros y de la correspondencia, tanto oficial como particular, fuera a lomo o sobre ruedas. El sistema de postas será el precedente y la base del funcionamiento del correo o transporte de correspondencia y de la diligencia o el transporte de viajeros.

Para ir al Escorial desde Madrid, había que repostar según el camino y la época en diferentes casas de postas, de las que muchas hacían las funciones de Oficinas de Correos. Como manifestación de la íntima relación existente entre las Casas de Postas y el correo, destacar que la Puerta del Sol o omo igualmente representa el kilómetro cero del sistema radial de carreteras.

PARADA Y ESTACIONAMIENTO

Las Caballerizas en El Escorial fueron construidas por Carlos II, el último Rey austriaco, en la Plaza de

(vouchers) and paper money notes were put into circulation for the first time in Spain.

PATHS AND ROUTES

Animal traction journeys were long and tiring, both for people and for the animals, which is why a system of stopping and relay was conceived, which consisted of replacing of animals and porters at regular intervals, approximately every two or three leagues, which is the distance that a steed can travel at ease. The relay system became a public passenger and mail transport system, both official and individual, both on horseback and on wheels. The relay system would be precedent and lay the groundwork for the functioning of post or mail transport and for the stagecoach or passenger transport.

To go from El Escorial to Madrid, it was necessary to "repostar" (go through a relay), depending on the path and the season, in different "relay houses" or "casas de postas", many of which operated also as Post Offices. To show the intimate relationship between the Casas de Postas and the post, it might be noticed that the Puerta del Sol or the Old Post Office constitutes relay number 0 as well as representing kilometre zero of the radial road system.

STOPPING AND PARKING

The Stables of El Escorial were built by Charles II, the last Austrian king, in the Plaza de la Parada, today Park, by its architect, del Olmo. The Carriage Houses were commissioned by Charles

la Parada, hoy Parque, por su arquitecto, del Olmo. Las Cocheras fueron encargadas por Carlos III a Juan Esteban y ocuparon la manzana completa donde hoy se ubica esta exposición. Con la Guerra de Independencia, las Caballerizas quedaron en estado de ruina, trasladándose a Cocheras parte de este conjunto.

La zona de Cocheras o Caballerizas que quedó en propiedad del Patrimonio Real, en 1931 pasó al Ayuntamiento de San Lorenzo, que lo reformó para Colegio Público, y ya en 1974 lo derribó totalmente para construir en el solar el colegio municipal hoy existente, conservándose el resto de Cocheras en manos de particulares y que ha sobrevivido hasta la fecha con la restauración del edificio e instalaciones.

VEHÍCULOS Y DOTACIONES

Los vehículos rodados con el paso del tiempo habían ido adaptándose y especializándose en base a lo transportado. Así hay que diferenciar el coche, que es para transporte de personas, del carro, que lo es para el transporte de mercancías. A su vez cada uno de estos vehículos se desarrollará de una manera distinta dependiendo de su funcionalidad. El coche es utilizado por primera vez en el siglo XVI en España. Tiene gran esplendor en el siglo XVII, particularmente en Madrid, aunque en el XVIII se generaliza su uso a todo el país. Puede ser de dos o cuatro ruedas y está compuesto por tren, caja y atalajes, siendo estos últimos el conjunto de correajes o arreos que unen el coche con las caballerías.

En la exposición se muestran diferentes clases.

III to Juan Esteban and they took up the whole block where today this exhibition is located. With the Independence War, the Stables became ruins, part of these facilities being taken to the Carriage Houses.

The Carriage Houses or Stables area became a part of the Royal Heritage, in 1931 they passed into the hands of the San Lorenzo Town Hall, which refurbished it as Public School, and in 1974 demolished it completely to build the municipal school on its site, whilst the rest of the Carriage Houses were preserved in private hands and survived until today with the restoration of the building and facilities.

VEHICLES AND RESOURCES

In the course of time vehicles with wheels had adapted and specialized according to what was transported. Thus we must distinguish between the carriage, for passenger transport, and the cart, for the transport of goods. Each of these two vehicles will develop in a different way depending on its functionality.

Carriages were used in Spain for the first time in the 16th century. In the 17th century they were of great splendour, in particular in Madrid, although it is in the 18th century when their use became widespread all over the country. They had either two or four wheels and were composed of undercarriage, body and harness ring, the latter being the group of harnesses or trappings that link the car to the horses.



Como ejemplo de coches cerrados privados, hay una tartana, una berlina y una berlina coupé, y de coches cerrados públicos, un ómnibus o diligencia y un coche fúnebre. Además se exhibe una carretela, un calesín, un tonneau y un charrette, que son manifestación de la tipología de coche abierto o descapotable. También se muestra un ejemplar de trineo, dos sillas de mano y un carro italiano policromado del siglo XVIII y otros castellanos de bueyes y mulas, junto con un carro de caza para meter las presas de

This exhibition displays different kinds of car. There is a light carriage, a sedan and a hatchback coupé as examples of closed private cars. Then there is a bus or stagecoach and a hearse as examples of closed public cars. There is also a “carretela”, a “calesín”, a Tonneau and a Charrette on display, manifestations of the type of open or cabriolet cars. We also see a specimen of sledge, two sedan chairs and an 18th century Italian polychrome cart as well as other Castilian ones for oxen and mules, next to

caza. Se muestra también una estupenda colección de sillas de montar que es muy representativa, tanto por su variedad como por su calidad y en la que hay ejemplares muy originales de montura de amazona, de niño, española, francesa, portuguesa, inglesa, árabe..., todas ellas de diversas épocas.

OFICIOS DEL VIAJE

La realización de un viaje en esta época suponía la participación de una gran cantidad de trabajadores especializados para conseguir el correcto funcionamiento de todas las actividades necesarias para su buena marcha, como eran la construcción, la reparación y el mantenimiento del camino y de los coches con sus guarniciones (donde intervenían los maestros de coches, carreteros, cajistas, torneadores, tallistas, pintores o chapistas, decoradores o doradores, cristaleros, guarnicioneros o talabarteros, cerrajeros, charolistas, etc.); el cuidado de caballerías (de las que se ocupaban el mariscal o herrador y el veterinario o albéitar); la conducción, escolta y vigilancia de los coches (a cargo de cocheros, palafreneros, postillones o tronquistas y carreros) etc. Cada uno de estos departamentos tenía una organización gremial de profesionales y oficios dedicados a una tarea determinada en el viaje.

Igualmente la Caballeriza era una organización muy complicada a las órdenes del Caballerizo Mayor, que se encargaba del cuidado de las armas, organización de los viajes y cacerías reales, y del que dependían: el primer caballerizo (ayudante del anterior),

a hunting cart to put the game in. We also find a fantastic collection of saddles, rich in variety and quality with singular examples of Amazon saddle, children's saddle, Spanish, French, Portuguese, English, Arab saddle, and so on, all from different times.

JOBS OF THE JOURNEY

Going on a journey at this time meant the participation of a huge amount of qualified workers who achieved the good functioning of all the activities necessary for its smooth running, such as the putting together, repairing and maintaining the road and the cars with their garrisons (in all this there were carriage masters, carters, coachsmiths, lathe turners, carvers, painters and panel beaters, decorators or gilders, glaziers, saddlers, locksmiths, varnishers, and so on); the care of the horses (this was done by the marshal or blacksmith and the veterinarian); driving, escort and monitoring of the cars (by coachmen, grooms, the couriers or woodsmen and carters) and so on. Each of these departments had an organization of professionals and trade union dedicated to each particular task on the trip.

The Stables were equally a complicated organization under the directions of the Principal Equerry, who was in charge of the care of weapons, journey organization and royal hunts, and under whom the following people worked: the first equerry (assistant of the principal), the countryside equeries,



los caballerizos de campo, capataces, ayudantes, placeros, mozos o mancebos, barbero-sangrador (cuya función era la de velar por la limpieza y salud de las personas que trabajaban en la Caballeriza), y el administrador-celador (que llevaba la contabilidad del gasto de todo el establecimiento).

EMBALAJE Y DESEMBALAJE

Las personas en sus traslados necesitan llevar consigo bultos con sus pertenencias, bien bultos íntimos de peso medio, que eran transportados en el vehículo en que viajaban, llamado equipaje, o bien, bultos de mayor tamaño y peso, que se trasladaban en vehículos de carga a parte, llamados bártulos.

En la exposición hay una extensa muestra de embalajes tanto para el equipaje de mano, como para el equipaje especial de muebles, dinero, comestibles o de cualquier objeto por raro que sea, como objetos sagrados de culto religioso o piezas de caza.

También se muestra ya desembalado y como en un revuelto almacén, el ajuar de una rica casa o sus bártulos traídos para completar los muebles fijos que existían en los aposentos y salones del palacio, para adecuar cómodamente los espacios a la lar-

foremen, helpers, stallholders, porters or “mancebos”, barber-bleeder (whose function was to keep the people working at the Stables healthy) and the administrator-watchman (who was in charge of accounting for the expenditure of the whole establishment).

PACKING AND UNPACKING

When people travel they need to carry baggage, either personal medium-weight hand baggage which were carried in the vehicle in which they travelled, called luggage or else bigger and heavier baggage, which was transported in separate load vehicles, called “bártulos”.

The exhibition has a wide collection of packaging, both for hand luggage and for special transport of furniture, money, food or any other object no matter how rare, such as devotional objects or hunting

game.

We also find, already unpacked and as if in untidy storage, the trousseau of a rich house or their “bártulos” brought to complement the fixed furniture existing in the chambers and rooms of the palace, in order to make more comfortable the spaces du-



ga temporada otoñal que permanecía la corte en el Real Sitio de San Lorenzo.

Todos estos equipajes y bártulos eran manejados, acomodados y embalados por los servidores de Cámara del Rey o de las personas principales de su Corte. Para controlar la seguridad de todo el proceso del viaje en el taller de Cocheras era importante el oficio de cerrajero tanto para los mecanismos de las puertas de los coches como para las cerraduras, candados y herrajes de los equipajes y almacenes. Se muestra la cerradura original del siglo XVIII del Teatro Coliseo, junto a su llave de tres vueltas o “del Rey”, formando parte de una rica colección de cerraduras en todos los tamaños y usos que abarca desde el siglo XVI al XIX.

COMITIVAS Y PASEOS

El paseo es fundamentalmente una salida tranquila, realizada libremente a un sitio público para la distracción y el disfrute, y la comitiva es una procesión de vehículos acompasada, organizada en tiempo y preparada para conmemorar, representar y acompañar algo o a alguien. Las clases más importantes de comitivas eran las entradas triunfales, las mascaradas y los entierros o procesiones fúnebres, que en El Escorial han tenido especial importancia dado el carácter de Real Panteón del Monasterio desde la época de Felipe II y que tenían establecido un protocolo de organización característico cuando fallecía un miembro de la familia real, interesando en este sentido la disposición de

ring the long Autumn season that the Court remained in the Royal Seat of San Lorenzo.

All this luggage and “bártulos” were managed, arranged and packed by the Chamber Servants of the King or of the main figures in his Court. In order to supervise the security of the whole travelling process at the Carriage House workshop, the job of locksmith was very important, both for the car locks and for the locks, padlocks and ironwork of the luggage and store rooms. We see the original 18th century lock of the Coliseum Theatre next to its three-lock or “King’s” key, as part of a rich lock collection in every size and usage, ranging from the 16th to the 19th century.

PROCESSIONS AND WALKS

A walk is mainly a quiet outing, on which one goes spontaneously, in a public place, for distraction and enjoyment, while a procession is a vehicle parade with a certain timing, planned for and prepared to commemorate, represent and accompany something or someone. The most important of processions were triumphal entries, masquerades and burials or funeral processions, which in El Escorial have had special relevance due to the character of Royal Mausoleum of the Monastery from the times of Philip II. There was a protocol established for when a member of the Royal Family died, with the cortège having a specific order with the heirs, the servants, the escorts and other religious people and

la comitiva compuesta por los herederos, los servidores, los escoltas y demás personas del clero y de la corte que acompañaban el coche fúnebre con los restos mortales hasta el Monasterio. Este protocolo funerario ha tenido siempre una organización característica y parecida, incluso en la época de los Borbones, pero en el siglo XIX se vio ligeramente alterado al producirse ya el viaje del coche fúnebre y féretro de Alfonso XII desde Madrid a El Escorial en ferrocarril.

BOSQUES Y CAZA

El Bosque del Escorial, desde tiempos de la construcción del Monasterio, con sus cuidadas zonas húmedas y praderas, tenía una flora y fauna privilegiada que fueron ampliadas y repobladas de especies arbóreas y animales, y adaptadas al uso recreativo, ya que posteriormente, los terrenos circundantes al Monasterio fueron declarados Coto Real de caza, rodeándoseles de una cerca con diez puertas de acceso, siendo la principal o de entrada, la del Tercio, que se encontraba a continuación del puente del mismo nombre en el camino a Galapagar. El Bosque Real o Real Cazadero lo formarán las dehesas del Campillo y Monasterio, el Castañar, la Herrería, la Fresneda o la Granjilla, las Radas, los Ermitaños, Cuelgamuros, Cuarto Carretero, las Zorreras y el Milanillo.

Carlos III era un adicto a la caza y la practicaba a diario indiferente al clima que hiciese como remedio a la neurastenia y olvido de problemas. Iba

people from the Court who accompanied the hearse carrying the deceased towards the Monastery. This funeral protocol has always a similar organization, even in the time of the Borbons, but in the 19th century it was slightly altered when the hearse and coffin of Alfonso XII travelled to El Escorial from Madrid by train.

FORESTS AND HUNTING

The Forest of El Escorial, from the times of the building of the Monastery, with its well-cared for wetlands and grasslands, had a unique flora and fauna that were extended and reforested with tree and animal species, and adapted to recreational use, since later the plots of land surrounding the Monastery were declared Royal Hunting Grounds. A fence was erected around these including ten access gates, the main entrance being that of the Tercio, which was located after the bridge of the same name on the way to Galapagar. The Royal Forest or Royal Hunting Grounds are formed by the meadows with the following names: Campillo y Monasterio, el Castañar, la Herrería, la Fresneda or la Granjilla, las Radas, los Ermitaños, Cuelgamuros, Cuarto Carretero, las Zorreras and el Milanillo.

Charles III was addicted to hunting and he hunted daily no matter the weather, as a remedy against neurasthenia and as a way to forget his problems. He travelled in a convoy of cars pulled by six mules which had to be routinely changed. Up to 200 mules were required every day so the King could go

en caravana de coches tirados por seis mulas que había que ir renovando, hasta doscientas mulas se necesitaban a diario para que el Rey pudiese cazar. La caza en El Escorial estaba constituida principalmente por venados, jabalíes, puercos, conejos, liebres y zorros, llegándose a censar en tiempos de Carlos III en unos 16.000 animales.

La exposición cuenta con una variada muestra de utensilios relativos al arte cinegético entre los que destacan, collares para perros de caza, trampas, trompas, cornamusas de montero así como una colección de pistolas y escopetas, que se guardaban en el edificio de la Ballestería.

hunting. Hunting in El Escorial consisted mainly of venison, wild boars, pigs, rabbits, hares and foxes. In the time of Charles III the animal count went up to 16,000.

The exhibition has a wide selection of utensils related to the art of hunting among which stand out the hunting dog collars, traps, horns, hunter bagpipes as well as a collection of pistols and shotguns, which were kept in the building of the Crossbowmen.





San Lorenzo de El Escorial

..... www.sanlorenzoturismo.org/

Ayuntamiento

Plaza de la Constitución, 1 ·
28200 San Lorenzo de El Escorial
Telf.: 91 890 36 44
Oficina de Turismo e Información
Calle Grimaldi, 2
Telf.: 91 890 53 13
Fax: 91 890 82 66
e-mail: info@sanlorenzoturismo.org

Town Hall

Plaza de la Constitución, 1
28200 San Lorenzo de El Escorial
Tel.: 91 890 36 44
Tourism and Information Office
Calle Grimaldi, 2
Tel.: 91 890 53 13
Fax: 91 890 82 66
e-mail: info@sanlorenzoturismo.org

Cómo llegar

Coche: Madrid-San Lorenzo de El Escorial; A-VI, hasta las Rozas, desvío a la M-505; A-VI, desvío a la M-600.

Autobús: Línea 664 y 661 desde el intercambiador de Moncloa (AUTOCARES HERRANZ).

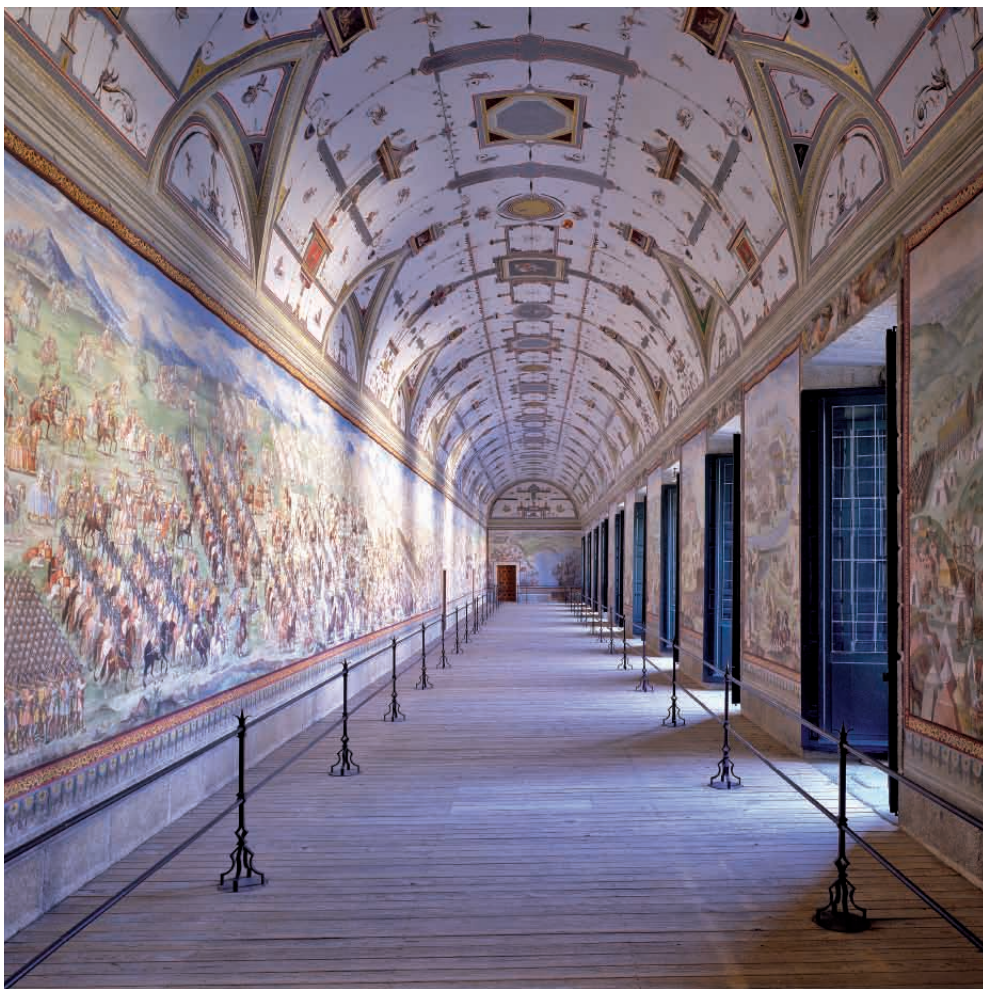
Cercanías: Madrid-El Escorial; Línea de Cercanías C-8 (Estación Atocha).

How to get there

Car: Madrid-San Lorenzo de El Escorial; A-VI, until Las Rozas, exit towards M-505; A-VI, exit towards M-600.

Bus: Line 664 and 661 from the bus-underground-exchange in Moncloa (AUTOCARES HERRANZ).

Suburban train: Madrid-El Escorial; Line C-8 (Atocha Station).



DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO

En pleno corazón de la Sierra de Guadarrama y a tan solo 50 kilómetros de Madrid, esta ciudad ofrece al visitante un patrimonio arquitectónico exclusivo, un entorno natural privilegiado y una propuesta cultural difícilmente igualable en la región madrileña.

Pasear por San Lorenzo de El Escorial es una de las sensaciones más maravillosas que el visitante puede experimentar. Las calles y plazas, inundadas de luz y de color, ofrecen espacios abiertos donde se entremezclan árboles y fuentes que seducen la mirada del paseante. Pueden admirarse magníficas representaciones arquitectónicas de los siglos XVI y XVIII gran parte de ellas diseñadas y proyectadas por Juan de Herrera y Juan de Villanueva, y otras realizaciones de grandes arquitectos de los siglos XIX y XX.

La visita a San Lorenzo no estará completa sin haber disfrutado de las maravillas que la naturaleza esconde en lugares tan singulares como La Herrería y el Pinar de Abantos. Sus valores naturales y su carácter excepcional quedan de manifiesto con las declaraciones de Paisaje Pintoresco relativo al Pinar de Abantos y de Bosque de especial interés ecológico de la Herrería; que garantizan su protección y conservación para las generaciones venideras.

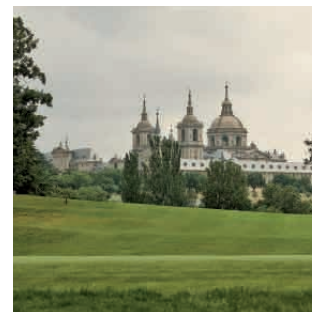
DESCRIPTION OF THE MUNICIPALITY

In the heart of the Sierra de Guadarrama and only 50 kilometres from Madrid, this city offers the visitor a unique architectural heritage, a privileged natural environment and a cultural offering difficult to match anywhere in the region of Madrid.

Walking through San Lorenzo de El Escorial is one of the most pleasant sensations that a visitor can

experience. The streets and squares, full of light and colour, provide open spaces with a combination of trees and fountains that seduce the eye of the stroller. We can admire magnificent architectural samples of the 16th and 18th, most of them designed and projected by Juan de Herrera and Juan de Villanueva, and others by great architects of the 19th and 20th century.

The visit to San Lorenzo will not be complete if we do not visit the natural marvels hidden in places as particular as La Herrería and the Abantos Pine Forest. Their natural value and their exceptional character manifest themselves in their having been declared Forest of Special Ecological Interest and Picturesque Landscape respectively; these recognitions guarantee their protection and preservation for future generations.



OTROS LUGARES DE INTERÉS

HOSPITAL DE SAN CARLOS.

C/ Alarcón, 10

Promovido por el rey Carlos III para atender los problemas de salud y los accidentes de los trabajadores del Monasterio. Es obra de Juan Esteban y fue construido entre 1771 y 1774.

PRIMERA Y SEGUNDA CASA DE OFICIOS.

C/ Floridablanca, 3 y 5

Aunque están separadas, fueron concebidas por Juan de Herrera como un conjunto unitario. En 1769 la Segunda Casa de Oficios se comunica con el Monasterio a través de un paso subterráneo denominado “*la Cantina*” y al año siguiente se realiza un paso elevado sostenido por arcos rebajados, que une ambas edificaciones.

REAL COLISEO CARLOS III.

C/ Floridablanca, 20

Es uno de los pocos teatros de corte del siglo XVIII que se conservan en Europa y el primero cubierto que se construyó en España. Realizado por Jaime Marquet, fue reformado más tarde por Juan de Villanueva.

La **SILLA DE FELIPE II**, es un conjunto de peñas graníticas en el que están labrados unos asientos desde las que se divisa una panorámica del Monasterio y de su entorno. La tradición cuenta que el rey se sentaba allí a observar la construcción del Monasterio.

OTHER PLACES OF INTEREST

SAN CARLOS HOSPITAL.

C/ Alarcón, 10

Commissioned by Charles III to address the health problems and accidents of workers of the Monastery. It is the work of Juan Esteban and was built between 1771 and 1774.

FIRST AND SECOND HOUSE OF TRADES.

C/ Floridablanca, 3 y 5

Although separate, they were conceived by Juan de Herrera as a unitary whole. In 1769 an underground passage called “*The Canteen*” was built between the Second House of Trades and the Monastery, and the following year a raised passageway supported by depressed arches was built to join the two buildings.

ROYAL COLISEUM CHARLES III.

C/ Floridablanca, 20

One of the few 18th-century Court theatres still existing in Europe and the first covered one to be built in Spain. Work of Jaime Marquet, it was later refurbished by Juan de Villanueva.

The **CHAIR OF PHILIP II**, a group of granite stones in which some seats are carved and which offers panoramic views of the Monastery and its surroundings. Tradition has it that the King used to sit here to watch the building of the Monastery.



Restaurantes · Restaurants

ALASKA	PLAZA SAN LORENZO, 4	91 890 43 65
AMETS	C/ FRANCISCO MUÑOZ, 3	
ARTURO	C/ FLORIDABLANCA, 18	91 890 47 11
BARLOVENTO	CTRA. GUADARRAMA, 41	616 76 94 98
CAÑADA REAL	C/ FLORIDABLANCA, 30	91 890 27 03
CARLOS III	CTRA. ESTACION, 15	91 890 60 70
CASA ZACARIAS	C/ JUAN TOLEDO, 72	91 890 33 24
CAVA ALTA	C/ ANTONIO MAYORAL, 1	91 890 19 12
CHAROLES	C/ FLORIDABLANCA, 24	91 890 59 75
EL BIOMBO	C/ JOAQUIN COSTA, 8	91 890 60 91
EL CANDIL	C/ REINA VICTORIA, 16	91 890 41 03
EL CASERIO	C/ REINA VICTORIA, 2	91 890 41 19
EL FOGON DE DOMINGO	C/ HERNANDEZ BRIZ, 9	91 896 12 28
EL JABALÍ ALEGRE	C/ JUAN TOLEDO, 25	91 555 49 60
EL RATON	C/ POZAS, 15	91 890 51 35
EL SALAO	C/ JUAN TOLEDO, 80	
EL TRILLO	C/ CERVANTES, 6	91 890 73 19
ENOKI	C/ CALVARIO, 4	
FONDA GENARA	PLAZA SAN LORENZO, 2	91 890 43 57
GRAN MURALLA	C/ MARIANO BENAVENTE, 5	91 890 24 36 / 86 07
HONG KONG	C/ SAN ANTON, 6	91 896 18 94
IL DUETO	C/ REY, 26	
JARANA	C/ ALARCON, 6	676 76 52 90
LA BUGANBILLA	C/ REY, 41	91 890 66 69
LA BUGANVILLA	C/ TIMOTEO PADROS, 16	91 890 78 79
LA CLEMENTINA	PLAZA CONSTITUCION, 5	91 896 19 15
LA CUEVA	C/ SAN ANTON, 4	91 890 15 16
LA HERRERIA	CTRA. ROBLEDO, S/N	91 890 56 30
LA OFICINA	C/ SAN QUINTIN, 4	91 890 49 75
LA SARTEN POR EL MANGO	C/ JUAN TOLEDO, 19	91 896 13 13
LA TABERNA DE FLORIDA	C/ FLORIDABLANCA, 28	91 896 06 96
LAS VIANDAS	PLAZA CONSTITUCION, 2	91 890 09 86
LOS PILARES	C/ JUAN TOLEDO, 58	91 896 19 72
MADRID SEVILLA	C/ MARIANO BENAVENTE, 1	91 296 01 08
MESON LAS TINAJAS	C/ POZAS, 181 L.	
PARRILLA PRINCIPE	C/ FLORIDABLANCA, 6	91 890 16 11

PICCADILLYS	C/ SAN FRANCISCO, 22	91 890 28 47
PUERTO MADERO	C/ GOBERNADOR, 6	607 20 90 66
PULGARUS	C/ JUAN TOLEDO, 23	91 890 22 80
SAN QUINTIN	C/ REY, 18	91 890 82 64
TAVOLATA REALE	PLAZA ANIMAS, 3	91 890 45 91
TRATTORIA	C/ SAN QUINTIN, 4	91 890 71 70
TRES ARCOS	C/ JUAN TOLEDO, 42	91 890 68 97
VALLE DE LOS CAIDOS	C/ VALLE CAIDOS	91 890 85 85
VENTA DE AIRES	C/ ESTUDIANTES, 6	91 890 32 18
ZACARIAS	C/ JUAN TOLEDO, 90	91 890 33 24

Hoteles · Hotels

1-HOTEL PARRILLA PRINCIPE	CALLE/ FLORIDABLANCA, 6	91 890 16 11
1-HOTEL TRES ARCOS	CALLE/ JUAN TOLEDO, 42	91 890 68 97
2-HOSTAL CRISTINA	CALLE/ JUAN TOLEDO, 6	91 890 19 61
2-HOSTAL VASCO	PLAZA/ SANTIAGO, 11	91 890 16 19
2-HOTEL POSADA DON JAIME	CALLE/ SAN ANTON, 24	91 890 30 00
3-HOTEL BEST WESTERN HOTEL FLORIDA	CALLE/ FLORIDABLANCA, 12	91 890 17 21
3-HOTEL BOTANICO	CALLE/ TIMOTEO PADROS, 16	91 890 78 79
3-HOTEL LOS LANCEROS	CALLE/ CALVARIO, 47	91 890 80 11
3-HOTEL MIRANDA SUIZO	CALLE/ FLORIDABLANCA, 18	91 890 47 11
4-HOTEL VICTORIA PALACE	CALLE/ JUAN TOLEDO, 4	91 896 98 90

FIESTAS TRADICIONALES

Información: 91 890 36 44
www.sanlorenzodeelescorial.org

17 enero - San Antón

Misa y procesión; bendición de los animales; dulzainas; gran subasta.

TRADITIONAL FESTIVALS

Information: 91 890 36 44
www.sanlorenzodeelescorial.org

17 January - San Antón

Mass and procession; blessing of Animals; dulzainas (a kind of oboe); big auction.

19 y 20 enero - San Sebastián

Misa y procesión; dulzainas; festival folclórico.

1 febrero - Carnaval

Pasacalles; desfile de colegios; fiesta infantil; charanga; baile de disfraces; zancudos (colabora la Casa de la Juventud).

14 a 23 marzo - Semana Santa

Solemnidades y actos religiosos; procesiones de hermandades acompañando al paso sacramental los hermanos con capirote (capuchón); gran procesión de todas las hermandades (Semana Gastronómica Gurriata).

1 a 4 mayo - Fiestas del Barrio del Zaburdón

Pasacalles; actos deportivos y culturales; baile popular; gigantes y cabezudos.

20 a 22 junio - Fiestas del Barrio de San Antonio de los Alamillos

Pasacalles; pregón; misa; baile popular; actos culturales e infantiles.

10 julio - San Cristóbal

Misa; procesión motorizada del santo a la ermita de la Virgen; baile popular; venta de papeletas para sorteo de automóvil.

19 and 20 Jan - San Sebastián

Mass and procession; dulzainas; folk festival.

1 Feb. - Carnival

Parade; school parade; children's party; charanga; costume dance; parade on stilts (with the help of the Youth House).

14 to 23 March - Easter

Solemnities and religious acts; brotherhood processions accompanied by the brothers with pointed hats (hoods); big all-brotherhood procession (Gurriata Gastronomy Week).

1 to 4 May - Festivities of the Zaburdón Neighbourhood

Parade; sports and cultural activities; folk dance; "gigantes y cabezudos" (Giants and Big Heads).

20 to 22 June - Festivities of the San Antonio de los Alamillos Neighbourhood

Parade; opening speech; mass; folk dance; cultural and children activities.

10 July - San Cristóbal

Mass; motorized procession carrying the saint to the chapel of the Virgin; folk dance; ticket sale for car raffle.

11 a 16 julio - Nuestra Señora del Carmen (Barrio del Carmelo)

Bailes populares; concursos populares; misa y procesión por el barrio; exposiciones; actos culturales y folclóricos.

17 julio - Nuestra Señora del Valle (Barrio del Valle de los Caídos)

Pasacalles dulzainero; misa; juegos; actividades infantiles; aperitivo popular; campeonato de cartas; fútbol; baile popular.

29 julio - Santa Marta (Patrona Hostelera)

Pasacalles; juegos infantiles; actos culturales y gastronómicos; baile popular.

9 a 15 agosto - San Lorenzo (Fiesta Patronal)

Actividades deportivas y culturales; exposiciones; toros; actuaciones musicales; fuegos artificiales; juegos infantiles; muestras folclóricas; actos religiosos.

14 septiembre - Romería de Nuestra Señora La Virgen de Gracia.

Festival de dulzainas; ofrenda floral de las peñas; baile multitudinario con trajes serranos del Rondón; Rosario de la Aurora; romería de carretas engalanadas por las peñas; día de campo; Salve.

11 to 16 July - Our Lady of Carmen (Carmelo Neighbourhood)

Folk dances; contests; mass and procession around the neighbourhood; exhibitions; cultural and folk events.

17 July - Our Lady of the Valley (Valle de los Caídos Neighbourhood)

Parade with dulzainas; mass; games; children activities; picnic; cards competition; football; folk dance.

29 July - Santa Marta (Patron-Saint of Hotels)

Parade; children's games; cultural and gastronomy activities; folk dance.

9 to 15 August - San Lorenzo (Patron-Saint Feast)

Sports and cultural activities; exhibitions; bull-fighting; concerts; fireworks; children's games; folk shows; religious acts.

14 September - Pilgrimage of Our Lady Virgin of Grace.

Dulzainas festival; wreaths from the clubs; big rondón dance wearing typical Sierra attire; dawn prayer (Rosario de la Aurora); pilgrimage with decorated carts prepared by each club; day in the countryside; Hail Mary.

12 octubre - Fiestas del Barrio del Rosario

Pasacalles; dulzainas; misa; procesión; almuerzo popular.

20 diciembre a 7 enero - Navidad y Reyes

Pregón e inauguración; belén de tamaño natural por las calles y plazas de la localidad; pasacalles navideños; villancicos y presentación al Niño de las Peñas; festival para niños; cine; actividades deportivas; cabalgata de reyes.

**12 October - Festivities of the Rosario Neighbourhood.**

Parade; dulzainas; mass; procession; picnic.

20 December to 7 Jan. - Christmas and Epiphany

Opening speech and ceremony; life-size cradle procession along the town's streets and squares; christmas parade; christmas songs and presenting of Baby Jesus to the clubs; children's festival; cinema; sports activities; epiphany parade.



Créditos:

Fuentes Consultadas:

- Páginas web oficiales
- Los establecimientos que figuran en esta guía
- Asociación Madrileña de Empresarios de Restaurantes (AMER)
- Oficinas y Concejalías de Cultura y Turismo de los Municipios implicados

Fotografía:

- Patrimonio Nacional.
- Fondo documental gráfico de la Dirección General de Turismo.
- Víctor M. Fernández y Luis Rojas.
- Photomagic.

Las infraestructuras turísticas que figuran en esta publicación son las legalmente autorizadas por la Dirección General de Turismo, según consta en el Registro Oficial de Empresas y Entidades Turísticas. Estos datos podrían variar en función de la oportuna actualización del mencionado registro.

Depósito legal:

Tirada 5.000 ejemplares

1ª Edición diciembre 2008

Imprime: Grafoffset

Diseño: DB Estudio



La Suma de Todos



Dirección General de Turismo
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA

Comunidad de Madrid

www.madrid.org



**SALy
QUÉDATE**

Comunidad de Madrid

www.madrid.org
Tlf.: 902 100 007

Ayuntamiento de Madrid

www.esmadrid.com
Teléfono de información general: 010



PATRIMONIO NACIONAL