

**PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DE LA COLONIA
EL TOMILLAR EN COLLADO VILLALBA**

Tomo I

Memoria General: Información, Diagnóstico, Ordenación y
Propuestas

Mayo 2002

Arquitectura. Urbanismo. Cooperación. S.L

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DE LA COLONIA EL TOMILLAR EN COLLADO VILLALBA

ARQUITECTURA. URBANISMO. COOPERACIÓN. S.L.

Equipo de trabajo:

María Luisa Cerrillos	Arquitecto
Rafael Fontes	Arquitecto
Nieves Méndez	Arquitecto
Marian Leboeiro	Arquitecto
Cristina Cánovas	Historiadora
Alberto Escudero	Arquitecto
Gemma Fernández	Arquitecto
Elías Grande	Arquitecto
Máximo Pampuro	Arquitecto
M. Ángel Fernández	Ingeniero de Caminos-Informática
AGM. Ingenieros	Infraestructuras
Isabel Rey	Secretaria
Agustín Cruz	Delineación

ÍNDICE

MEMORIA GENERAL

I.	ANTECEDENTES	1
I.1.	Aproximación al ámbito del trabajo: Collado Villalba. Geografía, demografía, economía.	1
I.2.	El Planeamiento vigente y sus efectos: El Plan General	5
-	El Catálogo vigente hasta la aprobación del Plan Especial de El Tomillar.	7
	Papel futuro de la Colonia El Tomillar	7
II.	INFORMACIÓN	12
II.1.	Evolución Histórica: Los orígenes de la Colonia El Tomillar. La Colonia. Tipologías: estudio general. Urbanismo	12
-	Antecedentes de la Colonia	15
-	El tren	15
-	Zona de predominio residencial	16
-	La colonia	21
	Tipologías: estudio general	26
	Urbanismo	27
II.2.	La población: Residentes y usuarios de la Colonia El Tomillar	29
II.3.	La edificación y la estructura urbana	31
-	Fichas de levantamiento de información de la edificación	31
-	Fichas de información de la estructura urbana	31
-	Planos de Información de la edificación y la estructura urbana.	39
II.4.	Los equipamientos	56
II.5.	Las redes generales de infraestructuras	56
II.6.	La accesibilidad y las comunicaciones de la Colonia	56
III.	DIAGNOSTICO	56
III.1.	La Configuración espacial de la Colonia El Tomillar	56
-	La traza urbana	57
-	La parcelación	58
-	La forma de ocupación del suelo	59

La forma de las parcelas	59
- El espacio público	60
- El entorno próximo. Los bordes urbanos	60
III.2. La edificación tradicional	61
La edificación	61
- Tipologías	61
Estudio de algunos edificios concretos para los que se ha encontrado documentación	63
- Los materiales de construcción y el estado de la edificación	71
III.3 La población	75
III.4. Planos de Diagnóstico	75
III.5. Estado de conservación y vigencia de las redes.	83
III.6. Accesibilidad y vialidad.	86
III.7. Equipamientos y servicios urbanos	86
III.8. Áreas de oportunidad	86
IV. PROPUESTAS	88
IV.1. Edificación protegida	88
- Nuevo Catálogo de la edificación y ordenanzas particularizadas para cada finca protegida	88
- Nuevas Ordenanzas de Protección:	92
Criterios Generales. Texto articulado. Fichas de Ordenación por manzana y Fichas individuales de Ordenanza de la edificación catalogada	92
IV.2. Ámbitos de Ordenación.	96
- Zonificación propuesta:	96
- Unidades de Ejecución en el ámbito de protección:	101
Criterios de ordenación	
IV.3. Alturas propuestas	112
IV.4. Alineaciones y Rasantes	112
IV.5. Propuestas de reordenación del tráfico	115
IV.6. Propuesta de mejora de los espacios urbanos existentes: Proyectos piloto de intervención.	117
IV.7. Equipamientos: Proyectos Piloto de Intervención	119
V. PROGRAMA DE EJECUCIÓN	119
V.1. Propuestas de Intervención: Estudio Económico Financiero de las Propuestas.	119

V.2.	Cronograma de ejecución	120
V.3.	Unidad de gestión	121
-	Oficina de Gestión del Casco Antiguo:	121

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DE LA COLONIA EL TOMILLAR EN COLLADO VILLALBA

MEMORIA GENERAL:

I. ANTECEDENTES

El Plan General de Ordenación de Collado Villalba, establece la necesidad de redactar una serie de Planes Especiales, entre los que se encuentra el de la Colonia El Tomillar. El 15 de mayo de 2001, la Comisión de Gobierno del Excmo. Ayuntamiento de Collado Villalba aprueba la convocatoria de un concurso, mediante procedimiento abierto, para la redacción de los Planes Especiales de Protección del Casco Antiguo de Collado Villalba y la Colonial El Tomillar.

El concurso se adjudica a la Empresa Arquitectura, Urbanismo. Cooperación S.L. bajo las condiciones establecidas en los correspondientes Pliegos de Prescripciones Técnicas y Administrativas.

I.1. Aproximación al ámbito del trabajo: Collado Villalba. Geografía, demografía, economía.

El municipio de Collado Villalba, está situado a 39 Km. De Madrid, en la sierra de Hoyo de Manzanares. Conectada con la capital a través de la autopista A-6 y de las líneas del ferrocarril de cercanías. En las dos últimas décadas ha jugado un papel de creciente desarrollo económico y de zona residencial alternativa para amplias capas de población dependientes, laboralmente hablando, de la capital. Atravesado por el río Guadarrama, a 917 m. de altitud, con una superficie de 26,5 Kilómetros cuadrados, cuenta con una población de 44.000 habitantes (cifra que puede llegar a duplicarse en verano), con una tasa altísima de crecimiento anual medio en los últimos cinco años (el 43,8%), favorecida por sus excelentes comunicaciones y su acelerado, continuo e incontrolado desarrollo urbanístico, principalmente en el núcleo de la estación (como todos los pueblos de la sierra de Madrid, próximos a la capital, en las décadas de los ochenta y noventa, han sufrido fortísimas transformaciones urbanas).

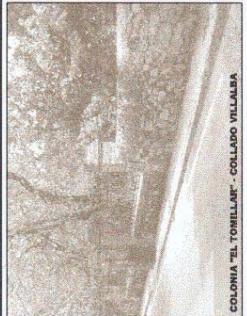
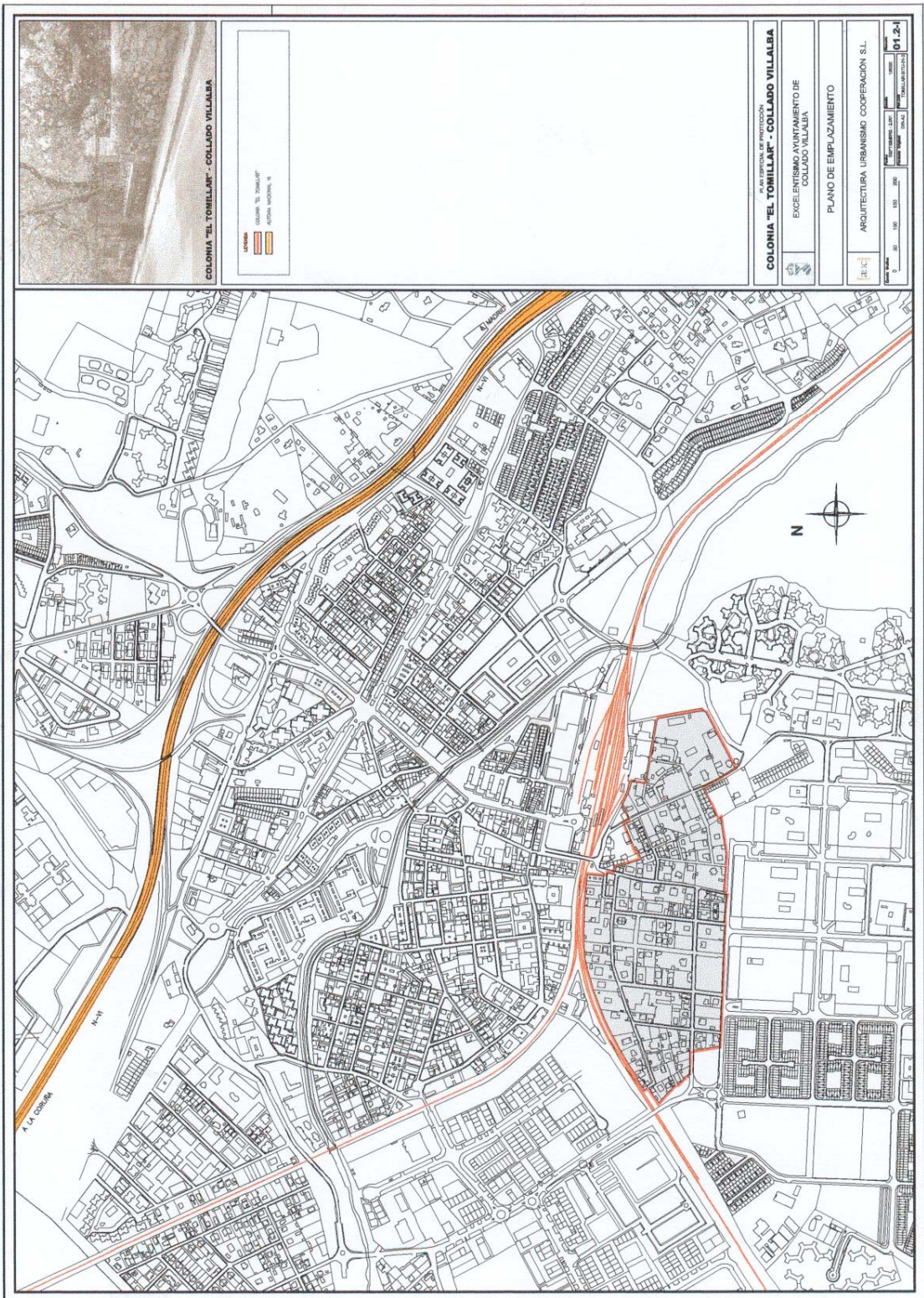
“El pueblo” de Collado Villalba, se encuentra situado en el centro del collado que forman el monte-isla de Cabeza Mediana (1.331 m) y la vertiente oeste de la estribación de los Serrejonos o Sierra del Hoyo de Manzanares, con su pico de Canto Astial (1.376 m) y su ramal de 926 m. donde se ubica el edificio del Canal de Isabel II.

Cerrando el gran valle del Guadarrama, discurren encajonados el río, el ferrocarril y la autopista, hacia la desembocadura del Arroyo del Endrinal, y el río Guadarrama.

Esta situación privilegiada, de localidad fronteriza con el gran Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, proporciona a la población un medio natural impresionante por la belleza del entorno y la calidad del ambiente urbano. Además se convierte en otro de sus indudables atractivos de cara a su desarrollo futuro.

Además de los atractivos naturales, es importante señalar que Collado Villalba se encuentra en el centro de una zona de fuerte presión turística con destinos próximos como El Escorial (a 15 Km.), o La Pedriza y el castillo de Manzanares El Real (a 17 Km.).

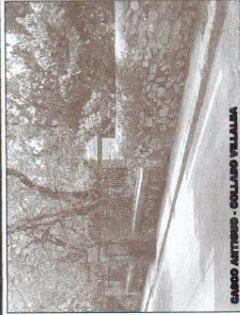
El término municipio se encuentra seccionado en dos mitades físicamente diferenciadas y segregadas por la autopista (el núcleo central original del asentamiento en la margen derecha de la autopista desde Madrid, y el núcleo del XIX, en el entorno de la estación del ferrocarril y la Calle Real), en el que se encuentra la Colonia del Tomillar, de forma que se puede hablar de dos asentamientos con características y funciones distintas entre sí..



COLONIA "EL TONILLAL" - COLLADO VILLALBA

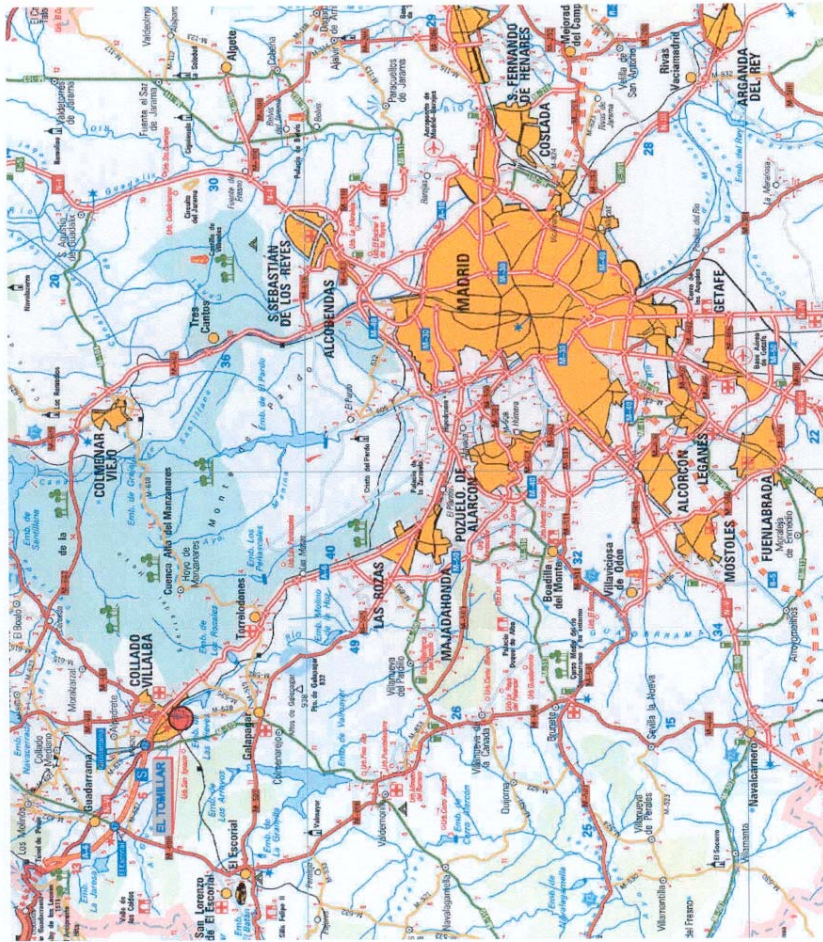
LEYENDA
 COLONIA "EL TONILLAL"
 EXCENTRISMO AVITAMIENTO DE COLLADO VILLALBA

COLONIA "EL TONILLAL" - COLLADO VILLALBA
 EXCENTRISMO AVITAMIENTO DE COLLADO VILLALBA
 PLANO DE EMPLAZAMIENTO
 ARQUITECTURA URBANISMO COOPERACION S.L.
 01.2.1



CAJERO AUTOMÁTICO - COLLADO VILLALBA

LEGENDA
 ● LOCALIDAD DE INTERÉS
 ○ LOCALIDAD DE COLLADO VILLALBA



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE INTERCOMUNIDAD
CAJERO AUTOMÁTICO - COLLADO VILLALBA

EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE COLLADO VILLALBA

PLANO DE SITUACIÓN

a.c. ARQUITECTURA URBANISMO COOPERACIÓN S.L.

Escala gráfica: 1:10.000
 Fecha: 2014
 Hoja: 1 de 1
 Proyecto: CAJERO AUTOMÁTICO - COLLADO VILLALBA

I.2 El planeamiento vigente y sus efectos en El Tomillar: El Plan General.

El plan general establece la necesidad de redacción de un Plan Especial en el ámbito de la Colonia de El Tomillar, con el objetivo de “Preservar el valor histórico local, cultural y ambiental de la Colonia del Tomillar. Analizar y establecer en detalle las condiciones de protección de edificios y jardines; señalar la forma de urbanización de sus calles y servicios; determinar las posibilidades de segregación de parcelas”, y completar el Catálogo de Edificios Protegidos, teniendo en cuenta las instrucciones que se señalan en las Condiciones Específicas de Ejecución en la Ficha del P.G..

Respecto a las Ordenanzas de aplicación, el P.G. determina lo siguiente:

“UN 3 ó UN 2 con las limitaciones que establezca el Plan Especial para preservar los valores ambientales y arquitectónicos tradicionales. Las nuevas condiciones volumétricas de parcela no podrán en ningún caso aumentar las establecidas por el Plan General en este ámbito.. El Plan Especial podrá aumentar la densidad residencial hasta la correspondiente a UN 2, y podrá variar las “condiciones de protección de barrios de colonias” establecidas para este ámbito en el Catálogo de Catálogo de Bienes e Inmuebles Protegidos del Plan General, siempre que con ello demuestre que se mejoran las condiciones de protección de los elementos catalogados o que se cataloguen. Los edificios señalados con un círculo en la ficha del PE se han de considerar en el Plan General transitoria y cautelarmente catalogados. El Plan Especial, en su revisión, podrá proponer otro tratamiento de dichos edificios señalado con círculo, incluso su descatalogación, si se justifica pormenorizadamente”.

Respecto a las condiciones específicas de ejecución, el P.G. establece que “El Plan Especial de Protección de la Colonia El Tomillar podrá tramitarse como parte del Plan Especial de Protección del Casco Antiguo; o también como parte de un Plan Especial de Protección de Colonias.El Plan Especial incluirá una Revisión del Catálogo de Edificios Protegidos en su ámbito, tanto de las condiciones particulares de los elementos ya catalogados, incluyendo la de sus parcelas respectivas, como la posible inclusión de otros elementos en el Catálogo, y en tal caso, las condiciones de catalogación. Al menos habrá de justificar el tratamiento de los edificios que se señalan con un círculo en la delimitación anexa a esta Ficha”.

Respecto a las Ordenanzas de aplicación en la Colonia El Tomillar, el P.G. establece:

“COLONIA DEL TOMILLAR”

Comprende el ámbito señalado en el gráfico adjunto, articulado en torno a la calle Marcelo Martín Bravo, y abarcando hasta el borde oeste de la carretera a Galapagar, con las exclusiones que se señalan. La Ordenanza de aplicación es la señalada en los Planos de Ordenación de la Serie nº 2.

Se protegerán los siguientes elementos, con las condiciones que se citan.

1. Disposición en parcela

Se mantendrá en su envolvente exterior completo, la edificación principal que responda a las características que siguen: paramentos en piedra con huecos y esquinas de paramentos recercadas ladrillo, dinteles a sardinell, y cubierta de teja plana a cuatro aguas.

En aquellas parcelas cuya edificación actual responda a estas características, la nueva edificación que dispusiera de aprovechamiento suficiente por aplicación de la Ordenanza correspondiente, mantendrá la parcelación original, y podrá levantarse ampliando la edificación existente, o bien sobre planta exenta con un retranqueo mínimo de 8,00 metros de la original existente.

2. Fachadas

Se conservarán las fachadas construidas en piedra, los aparejos de ladrillo en aleros, esquinas, divisorios de paramentos, jambas y dinteles.

En paramentos de nueva construcción, se podrá optar por piedra del lugar, o por enfoscado pintado en blanco o en tonos crema. El ladrillo visto sólo será utilizado como motivo de decoración.

Los huecos existentes se mantendrán en su proporción actual.

3. Cubiertas

En general, serán a cuatro aguas, con teja plana de tono anaranjado - rojizo.

En cubierta no se admiten buhardas ni terrazas de ningún tipo, pero sí huecos acristalados.

4. Cerramientos

Se respetarán los cerramientos existentes en piedra o en ladrillo. Los nuevos cerramientos serán también en piedra del lugar, con libertad para erigir pilastras de ladrillo intermedias.

5. Espacios libres

El arbolado existente en el espacio libre de edificación deberá ser conservado; o alternativamente, trasplantado o replantado con ejemplares de similar porte.

- **Catálogo vigente hasta la aprobación del Plan Especial de El Tomillar.**

El Plan General cataloga varios inmuebles de la colonia, mediante fichas en las que se establecen determinados grados de protección, los usos permitidos, la edificabilidad propuesta y una serie de condiciones de intervención particularizadas para cada edificación.

Conforme se refleja en el texto del documento, los fines del Catálogo son los siguientes.

- a. Detener el proceso de degradación y deterioro que generaría la demolición prematura e indiscriminada de elementos y edificios que por su calidad arquitectónica o ambiental configuran la esencia de la morfología urbana más valiosa.
- b. Defender los usos que justifican funcionalmente la conservación del patrimonio urbano en que se ubican.
- c. Defender la conservación de los elementos y edificios más característicos del estilo arquitectónico del Municipio, para mantener viva la esencia y tradiciones del mismo.

El Catálogo además determina unas ordenanzas de protección (con conceptos que deben ser revisados), estableciendo una serie de condiciones a la edificación, desconectadas de la realidad tipológica. No obstante lo anterior, el catálogo no profundiza en un análisis pormenorizado de las edificaciones, llegando en algunos casos a propuestas y condiciones discutibles en cuanto a su capacidad real para proteger la Colonia con autenticidad y promover su revitalización.

- **Papel futuro de la Colonia El Tomillar**

El valor fundamental de la Colonia es su extraordinaria calidad ambiental, como testimonio de un tipo de urbanismo --la Ciudad Jardín--, que a su vez refleja la “mentalidad clorofílica” de un periodo que se extiende desde principios de siglo, hasta bien entrados los años 40. Sin embargo es prioritario dar una solución al grave problema que la enorme intensidad de tráfico ferroviario supone para las viviendas situadas junto a la vía, y que, en buena medida las inutiliza para el uso normal de vivienda. Decimos “uso normal de vivienda” porque los gastos que habría que realizar para aislar y acondicionar perfectamente las viviendas excede de las posibilidades

normales de una familia. También hay que dar solución a algunas manzanas al sur de la colonia, junto a los bloques en altura de la calle Ramón Fernández Soler, que quedan en sombra de las edificaciones y por lo tanto es difícil que se desarrollen si no se encuentra una solución específica. En general hay que romper el aislamiento en que se encuentra la colonia, respecto al resto del municipio, propiciando alternativas de uso, compatibles con la residencial que incrementen la presencia de usuarios y residentes, potenciando sus especiales características ambientales.



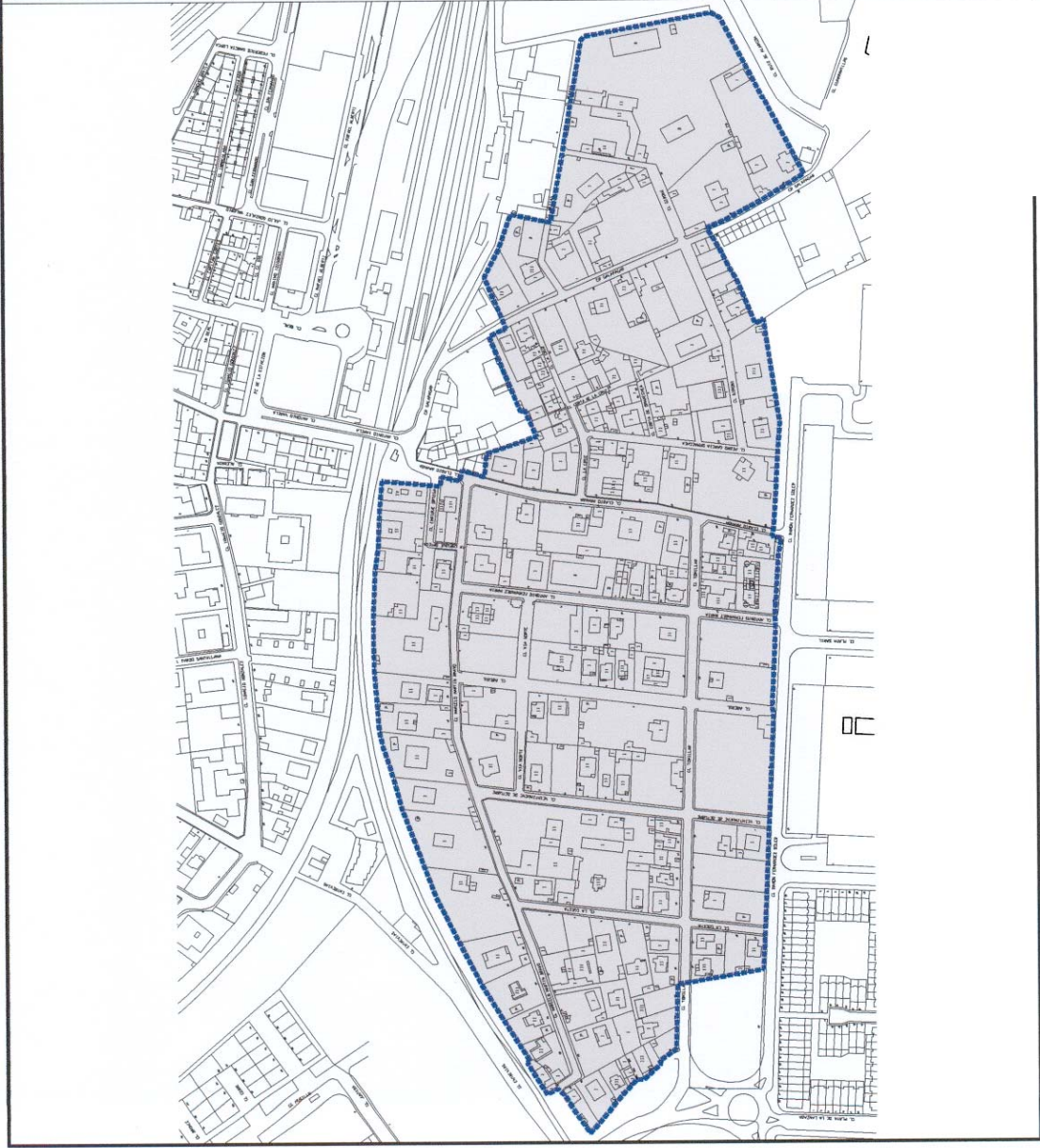
Cerramientos
tradicionales
en una calle
de la Colonia
Edificación
Con traseras
al ferrocarril





COLONIA "EL TOMILLAR" - COLLADO VILLALBA

	COLONIA "EL TOMILLAR"
	SUPERFICIE PROTEGIDA

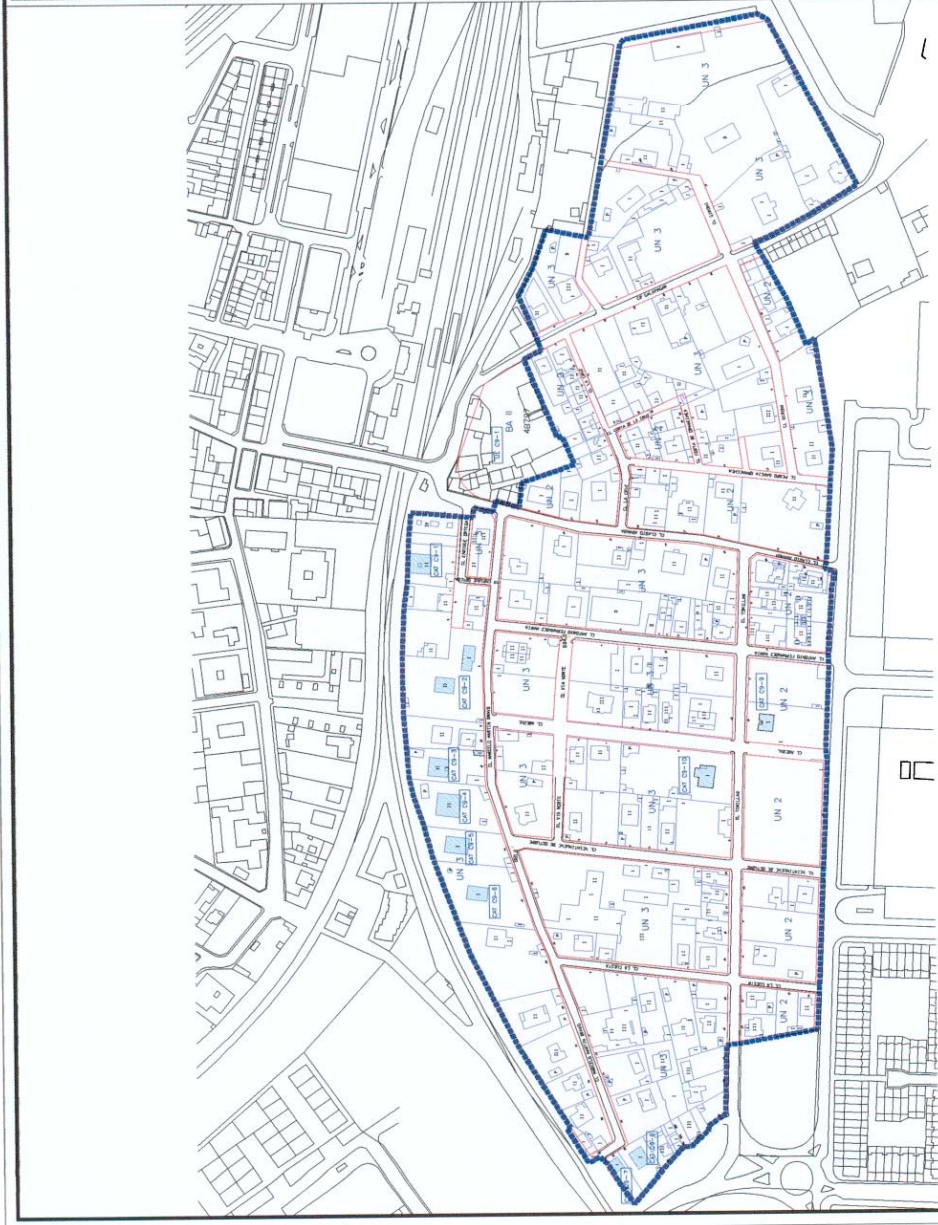


PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN
COLONIA "EL TOMILLAR" - COLLADO VILLALBA
 DISEÑADO AYUNTAMIENTO DE
 COLLADO VILLALBA
 ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL
 311C ARQUITECTURA URBANISMO COOPERACIÓN S.L.
 Fecha: 2014
 Proyecto: 025-1



COLONIA "EL TOBILLAR" - COLLADO VILLALBA

- LEGENDA**
- 0000 LIMITE DEL BLOQUE AMBITO
 - 0001 PASADIZOS ESPONDALES
 - 0002 PASADIZOS DE LOS PUEDOS
 - 0003 COLONIA "EL TOBILLAR"
 - 0004 LIMITE ZONAS
 - 0005 LIMITE NO ORGANIZABLE
 - 0006 LIMITE DEL TERMINO ADMINISTRATIVO
 - 0007 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0008 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0009 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0010 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0011 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0012 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0013 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0014 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0015 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0016 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0017 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0018 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0019 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0020 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0021 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0022 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0023 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0024 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0025 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0026 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0027 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0028 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0029 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0030 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0031 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0032 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0033 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0034 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0035 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0036 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0037 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0038 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0039 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0040 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0041 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0042 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0043 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0044 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0045 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0046 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0047 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0048 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0049 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0050 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0051 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0052 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0053 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0054 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0055 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0056 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0057 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0058 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0059 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0060 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0061 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0062 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0063 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0064 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0065 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0066 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0067 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0068 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0069 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0070 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0071 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0072 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0073 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0074 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0075 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0076 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0077 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0078 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0079 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0080 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0081 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0082 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0083 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0084 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0085 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0086 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0087 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0088 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0089 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0090 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0091 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0092 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0093 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0094 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0095 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0096 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0097 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0098 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0099 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO
 - 0100 LIMITE DEL TERMINO DE PROYECTO



PLAN GENERAL DE PROTECCION
COLONIA "EL TOBILLAR" - COLLADO VILLALBA

EXCELSISIMO ASISTENTE DE
COLLADO VILLALBA

PLANTEAMIENTO QUE AFECTA AL AMBITO

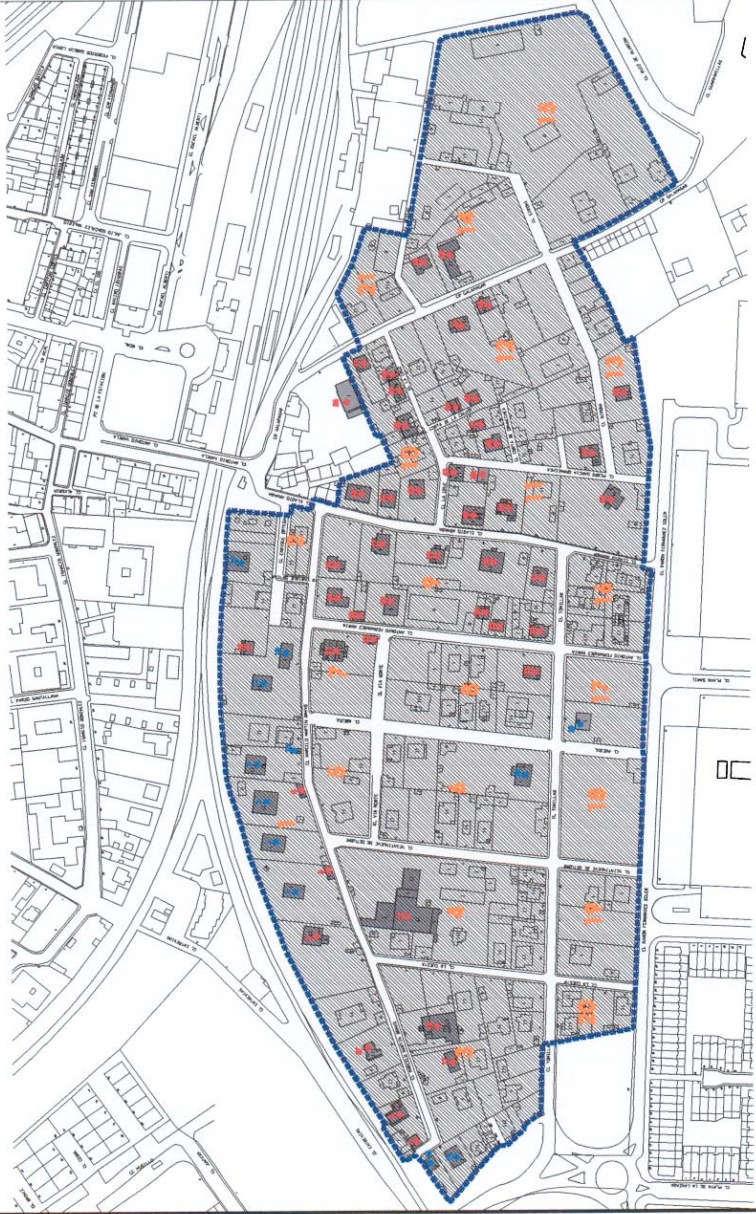
ARQUITECTURA URBANISMO COOPERACION S.L.

Fecha: 10/01/2011
 Escala: 1:500
 Hoja: 03-1



COLOMBIA "EL YUMBELLAL" - COLLADO VILLALBA

- LEYENDA
- ▨ COLOMBIA "EL YUMBELLAL"
 - ▨ MANZANAS
 - ▨ MANZANAS DE MUESTRA
 - ▨ ESPACIOS CONVULSION O PROYECTA
 - ▨ ESPACIOS CONVULSION
 - ▨ ESPACIOS PROYECTA
 - ▨ MANZANAS DE ESPACIO CONVULSION
 - ▨ MANZANAS DE ESPACIO PROYECTA



PARALELA DE PROYECTOS

COLOMBIA "EL YUMBELLAL" - COLLADO VILLALBA

INSTITUTO VENEZOLANO DE COLABORACION

EMPRESA CUBILENSA Y PROYECTA

ALIC. ARQUITECTURA UNIVERSO COOPERACION S.L.

PROYECTO: ...

FECHA: ...

ESCALA: ...

II. INFORMACIÓN

II.1 Evolución histórica. Los orígenes de la Colonia El Tomillar. La Colonia. Tipologías: estudio general. Urbanismo

La Colonia de El Tomillar pertenece al término de Collado Villalba¹, que ha formado parte durante mucho tiempo del denominado Real de Manzanares y fueron terrenos colonizados por el hombre desde tiempos prehistóricos.

Esta zona fue ocupada por los romanos como nos muestra la calzada que cruzaba por Colmenar Viejo, Manzanares, Collado Villalba y el Puerto de Fuenfría, marcadas en el itinerario de Antonino así como una mansión en las faldas del Guadarrama junto al Puente del Herreño y donde aparecieron varias tumbas romanas cuando se hicieron las obras del ferrocarril, y un ara dedicada al dios Marte que se encuentra en el Museo Arqueológico Nacional².

En época árabe la zona pertenecía a la provincia AX-X-ERRAT con capital en Toledo. Era el espacio de la Marca Media, es decir terrenos limítrofes que protegían el reino de Toledo. Los árabes habían utilizado estas tierras para pastoreo y todavía se conservan términos como “La Tejera” o Vereda del Tejar, que nos retrotraen a una industria tan musulmana y algunos topónimos como Guadarrama (*uadi-ar-ramal*, río arenoso).

La Reconquista y la expulsión de los Árabes por Alfonso VII hizo que esta zona se poblara de segovianos que habían contribuido³ ampliamente a su recuperación. En la adjudicación de terrenos reconquistados, esta parte de la sierra se le concedía a Madrid. Los madrileños estaban poco interesados en ocupar la zona pero sí en su explotación⁴. Alfonso X el Sabio (1287) crea un señorío de realengo y a él debemos el nombre de “El Real de Manzanares”.

¹ La parte correspondiente a la historia general del municipio se ha extractado con respecto a la memoria del Plan Especial del Casco, como marco general en que se enclava la colonia.

²VACAS RODRIGUEZ, A. *El Real de Manzanares*. Collado Villalba, 1999.

JOSÉ Vicente Muñoz. *Escudo, Geografía e Historia de Torrelodones*. Diputación Provincial de Madrid. 1980. Página 34 y ss.

³ ELÍAS TORMO: El Estrecho cerco de Madrid de la Edad Media por la admirable colonización segoviana” BRAH CXVIII, 1946.

⁴ ABAD CASTRO, C y LARREN IZQUIERDO, H..*La repoblación cristiana en la provincia de Madrid, los nuevos asentamientos*”. Jornadas de Estudios sobre la provincia de Madrid. Diputación Provincial de Madrid 1980.

Cesiones reales, sentencias hacia uno y otro lado, pleitos que no terminaban nunca, dan como resultado la donación del Real de Manzanares por Juan I a su mayordomo D. Pedro Hurtado de Mendoza en 1383, pasando a sus herederos al mismo tiempo que se le concede el título de Marqués de Santillana.

Los Mendoza tuvieron un escaso control sobre la tierra, aunque cuando se consolida su propiedad eran 19 lugares o aldeas las que lo componen: Alpedrete, El Boalo, Beceril, Cercedilla, Chozas, Colmenarejo, Colmenar Viejo, Collado Mediano, Collado-Villalba, Galapagar y los anejos de Navalquejigo, Villanueva del Pardillo, Torrelodones, Guadalix, Gaudarrama, Hoyo de Manzanares, Mataelpino y Los Molinos.

Estos territorios del Real fueron utilizados como lugar de cacerías y están reflejados en el *Libro de la Montería* de Alfonso XI⁵, y se trataba de terrenos muy transitados ya que se encontraban junto a la Cañada Real Segoviana y en sentido opuesto a un ramal de la Cañada Leonesa.

La importancia de Collado Villalba respecto a otros lugares y villas del Real, no debió ser muy notoria ya que a pesar de que la Cañada Real Segoviana atravesaba por su territorio, no consta en los documentos sobre itinerarios⁶. Collado de Villalba estaba en la ruta natural de Madrid a Segovia. Desde el Puerto de Tablada que bajaba por Guadarrama hasta la venta de La Trinidad, parada obligada en la ruta de postas creadas en el siglo XVI por los reyes. En el viaje a Tarazona de Felipe II que fue recogido por Enrique Cock se refiere a la Torre de los Ladrones y sigue.. “A tres leguas de la torre hay unas ventas que separan los caminos de Fuenfría y Guadarrama, debe referirse a la venta de la Trinidad situada poco antes que el pueblo de Collado-Villalba.”⁷

Cuando Felipe II decide trasladar la capitalidad a Madrid y construye el Monasterio de El Escorial los bosques de El Real sufren una intensa deforestación como consecuencia de la necesidad de materiales de construcción en la capital, tras lo cual se dedicaron más terrenos a las labores agrícolas. Es durante el reinado de este rey cuando Collado Villalba empieza a ser conocido por la demanda de productos desde

⁵ IAEM. Tomo XVI. Pga 17. Gregorio de Andrés. *Las cacerías en la provincia de Madrid en el siglo XIV según el Libro de la de Montería Alfonso XI*,

⁶ *Repertorio de todos los caminos de España compuesto por Juan de Villuga* en 1546. Es el mismo itinerario de Antonino. El número de poblaciones ha crecido y son más próximas.

*Repertorio....*Alonso de Meneses. 1586

*Descripción y cosmografía de España.*Hernando de Colón. Obra inacabada de 1517. En esta descripción aparecen lugares como Zerezedilla, Mançanares, Colmenar Viejo, Guadarrama...entre otros.

⁷ Cit en : *Historia de la Sierra de Madrid.*

la capital y porque fue elegido por el mismo rey para emplazar en él los depósitos de nieve que debían abastecer a la ciudad⁸.

La emancipación jurisdiccional de las aldeas constitutivas del señorío se va consumando paulatinamente previa concesión de la condición de villa. Así las primeras serían Guadarrama y Colmenar Viejo en el 1504. Fue en el año 1630 cuando el rey Felipe IV otorga a Collado Villalba el privilegio de villa⁹ unido a Alpedrete.

Durante el siglo XVI los documentos aportados por los archivos nos hablan de una dedicación casi exclusivamente ganadera: la explotación de los bosques y dehesas. Sigue manteniendo pleitos con Madrid acerca del derecho a los bosques y pastos. La obtención de categoría de villa no supuso durante el siglo XVII ningún crecimiento. Al igual que el resto de la nación, pierde más de las dos terceras partes de la población. A fines de siglo y en los albores del siglo XVIII con la guerra de Sucesión, Collado quedó maltrecho por las tropas de Felipe V.

El paso de la sierra de Guadarrama siempre supuso una barrera difícil de superar. El Sitio de La Granja que era desde antiguo un cazadero real va a potenciarse con la llegada de Felipe V y la construcción de su palacio al estilo de Versalles. Se intentan nuevas vías de acceso. Se utiliza para el paso el puerto de la Fuenfría reformado por Felipe V. A partir del reinado de Carlos III y su diseñador Juan de Villanueva traza un nuevo paso de la sierra que se inicia en la Venta de la Trinidad, pasando por Collado-Villalba y continua por Navacerrada. Ruta que se ha mantenido durante el siglo XIX y casi sin reformas de trazado hasta nuestros días y que hasta la llegada del tren se hacía en carrozas.¹⁰

Los medios de vida se sustentan en la misma economía agropecuaria, complementada con el viejo tráfico hasta la capital, de carretas que transportan piedra, carbón y madera. De esa época es el camino principal a Galicia que se seguía manteniendo algo aislado al núcleo del pueblo. Al mismo tiempo se viene utilizando la ruta hacia el puerto de Navacerrada en su comunicación con Segovia produciéndose un incremento comercial en este sentido.

⁸ BIENES GÓMEZ ARAGÓN , M^a del Rosario. Biblioteca de la Diputación de Madrid 1954. En IAEM Tomo XIII pág. 226

⁹ *Privilegio de villazgo*. Archivo Municipal de Collado Villalba

¹⁰ VACAS RODRÍGUEZ, L.A. Inédito. Recoge un percance acaecido a la Reina Gobernadora María Cristina en 1833 al chocar su carroza con un carro de bueyes en Collado-Villalba: “.. todas las gentes buenas del pueblo ofrecías sus casas, pero sólo accedí a cenar brevemente con el alcalde con todo el pueblo agolpado en el zaguán sin acabárselo de creer”.

El crecimiento explosivo de Collado Villalba se genera a partir de la llegada del ferrocarril en su territorio aunque alejado del núcleo urbano lo que trajo consigo un desarrollo inusitado de esta zona en torno a la estación. En 1860 se produce la venta, por parte municipio, de los terrenos en el sitio de Navaluenga a la compañía de ferrocarriles. Se aporta una población nueva de trabajadores foráneos y también absorbe parte de la población que por entonces se dedicaba casi exclusivamente a la ganadería, la cantería y algo de agricultura. En los años ochenta se desdobló en un nuevo ramal correspondiente a la línea a Segovia Medina del Campo.

El incremento urbano de la estación es enorme y nace un nuevo eje de desarrollo entre el núcleo antiguo y los terrenos próximos a aquella viniendo a reforzar una antigua ruta medieval transversal que comunicaba los pueblos del Real. Este nuevo eje se llenará de carretas y conductores de ganado para embarcar sus productos por el moderno sistema del tren. En estos años comienza el nacimiento de las primeras construcciones en El Tomillar

Ahora es Collado-Villalba un punto imprescindible en las rutas serranas ya que se accedía en tren hasta Villalba y se continuaba en carreta al resto de los destinos del entorno. La zona de la estación cobra tanta importancia que estuvo a punto de la segregación.

El ferrocarril proporciona también el resurgir de sus canteras. A ello contribuye la construcción de una línea férrea secundaria de vía estrecha dedicada exclusivamente al transporte de piedra que desde El Berrocal cruzaba el término y llegaba hasta Moralzarzal.

Al mismo tiempo van naciendo y desarrollándose distintas colonias de veraneantes como la Colonia Mirasierra, la de la Trinidad en torno a la fonda de la Trinidad y en la antigua vía desde el núcleo urbano a Galapagar, El Tomillar. El núcleo antiguo queda relegado por este desarrollo anárquico fuera de él, aunque resulta también afectado.

Los años ochenta traen consigo el ferrocarril Villalba-Segovia en la línea hasta Medina del Campo. Se temía que las nuevas estaciones restaran importancia a la estación de Villalba ya que municipios como Los Molinos, Guadarrama o Alpedrete van a contar con sus propios apeaderos, sin embargo se refuerza como nudo de comunicaciones y trasbordos. para dar paso a hotelitos, centros hosteleros, comercio, en respuesta a la demanda de esta nueva población.

Antecedentes de la Colonia

La Colonia de El Tomillar está situada a la espalda de la estación de ferrocarril y su nacimiento y desarrollo vienen dados, entre otros factores, por la facilidad de comunicación con la capital gracias al tren.

El tren

La antigua estación de ferrocarril (hoy desaparecida)¹¹ surge como estación de la línea férrea Madrid-Irún que se inicia en Valladolid en 1851. El tramo madrileño hasta El Escorial se inaugura en 1861, con el tramo Madrid-El Escorial. Seguía hasta Ávila en 1863 y así fueron construyéndose tramos hasta Francia, llegando a Hendaya en agosto de 1864.

En el trazado se fueron incorporando estaciones y otras líneas trasversales que comunicaban aquellas provincias no incluidas en las grandes líneas que atravesaban el país. Villalba dejó de ser una estación de cierta importancia --era cabecera de línea-- y se convierte en un nudo de ferrocarril. En el año 1888 se inaugura una segunda línea que partía de Villalba y enlazaba con Segovia y Medina del Campo.

Frente a los presagios de los inversores que estimaban que esta nueva línea iba a mermar la importancia de la estación de Villalba favoreciendo las de Segovia o la Granja, esta nueva etapa iba a conceder a Villalba el nexo comarcal de todos los productos de la zona: ganadería, carbón, piedra para construcción, madera, etc., proveniente de pueblos del entorno con estaciones de ferrocarril, El Escorial y Cercedilla, así como de pueblos más al norte y que estaban desprovistos de ferrocarril, los del Real del Manzanares hasta Miraflores de la Sierra. Hay que entender esta peculiaridad no sólo porque la estación fuera centro neurálgico de la zona sino también por la cantidad de terrenos libres en su entorno. Hasta 1911 se transportan las reses bravas desde Colmenar Viejo a través de la estación de Villalba.

Collado-Villalba contó desde 1883 con un ferrocarril independiente de vía estrecha conocido como “tren de la piedra”. Llegaba hasta El Berrocal, tenía 11 Km, y formaba parte de un ambicioso plan para unir Villalba con Segovia pasando por La Granja; no obstante, el trazado de ferrocarril Villalba-Segovia se resolvió sin pasar por La Granja a pesar de que se llegaron a construir dos kilómetros a la salida de La Granja según la proporción que en Versalles tenía la Avenida de París con dimensiones colosales “Como correspondía a la gran cantidad de viajeros que la iban a utilizar”.

Esta productiva vía tenía su propio apeadero y pasaba por lo que hoy es la calle Real, y atravesaba la carretera N-II, como vemos en el plano.

¹¹ Se trataba de un edificio perteneciente a una arquitectura emblemática de estaciones de tren proyectada por el ingeniero francés Alois Heiss. La estación se consideraba de segundo orden y se correspondía con los siguientes elementos: El edificio de viajeros, el abrigo de viajeros(marquesina), andenes, muelles de mercancías, depósitos de agua, el pabellón de enclavamiento, la vivienda del jefe de estación y otras dependencias menores.

Zona de predominio residencial

Los últimos decenios del siglo XIX no sólo trajeron el ferrocarril y su repercusión, activando el comercio, los servicios en general y la implantación de industrias sino algo más impreciso de determinar y es la actitud de los madrileños ante la sierra¹². Se generaliza el deporte de la caza, lo que aproximó a la Sierra a una buena parte de los madrileños de clases acomodadas que fueron los que crearon las primeras generaciones de veraneantes y montañeros.

Desde mediados de siglo se estaban realizando estudios de geólogos y naturalistas sobre la sierra de Guadarrama y su entorno. De los científicos pasó a los educadores, y su representante más conocido Francisco Giner de los Ríos fundador de la Institución Libre de Enseñanza propuso la excursión y la colonia escolar como instrumentos para la enseñanza de ciencias naturales y humanas.¹³ Así nace el alpinismo y con él una multitud de asociaciones¹⁴ que organizan toda clase de itinerarios y excursiones principalmente a Siete Picos, Fuenfría, Peñalara, etc., partiendo de la estación de Villalba.

Se va creando un mito de la montaña, que la convierte en un medio de salud y de cura. La salubridad se convierte en el espejo donde se miran los madrileños y son muy numerosos los artículos aparecidos en las publicaciones de fines de siglo. Todo ello repercute en la creación de sanatorios, residencias y manantiales de salud¹⁵. Nacen colonias más o menos lujosas en parcelaciones de fincas.

¹² Son muchos los artículos que aparecen en las publicaciones como por ejemplo: ..".En la segunda parte llegan a Villalba en tren, pueblo muy favorecido por los habitantes de los madriles"en el río Guadarrama enfocamos un grupo que contempla el curso de las aguas.... FLORETE. *Veraneo en El Escorial*. Nuevo Mundo, 31, agosto, 1898.

¹³ *Historia de las excursiones de la Institución Libre de Enseñanza*. La primera Expedición al Guadarrama con fecha de 14 de Julio de 1883 parten de Madrid a Villalba. Fue dirigida por el propio Giner. Esto también consta en el Boletín de la Institución Libre de Enseñanza. Citado en *La Sierra de Guadarrama*. Antonio Sáez de Miera Coord. Madrid 1992.

¹⁴ Twenty Club, germen del futuro Club alpino Español; Sociedad Gimnástica Española; Irish Sport; Sociedad Peñalara; Eco de Sports; Sociedad para el Estudio de Guadarrama; Los Amigos del campo; La Sociedad Deportiva Excursionista; Deportiva Ferroviaria;

¹⁵ *Guía descriptiva*. Compañía de los Caminos de Hierro de España. Verano de 1913

Pga 5. Villalba- Kilómetro nº 43 de la línea de Madrid a Hendaya. Punto de empalme entre las líneas Madrid-Irún y Villalba-Medina del Campo por Segovia. Y de la vía estrecha de las minas de El Berrocal. También existe una pequeña colonia muy concurrida en verano y varias lindas villas y jardines.

Punto de acceso a los balnearios de la Alameda, Moralarzal y aguas de Porqueriza.

Existen grandes canteras de piedra granítica en el Berrocal.

Balnearios próximos a Collado-Villalba

La Alameda	9 Km.
La Porqueriza	12 Km
Moralzarzal	10 Km.

Paralelamente a estos enfoques, iba surgiendo lo que a la larga afectaría a la capacidad transformadora del paisaje: el veraneo¹⁶, creador de núcleos estables de viviendas temporales para pasar los fines de semana y los veranos huyendo de los calores de la capital.

Los cantos a la sierra sanadora e higienista tuvieron también su reverso ya que el drenaje deficiente de las tierras de Villalba junto a las de Guadarrama y El Escorial mantenía latente el paludismo en lagunas temporales naturales acrecentadas por el abandono y falta de cultivos de aquellas zonas y por los movimientos de tierras para la construcción del ferrocarril. En los años cuarenta remitió esta enfermedad¹⁷.

Los pueblos serranos se apresuran a captar esta naciente riada de veraneantes dejando otras actividades menos rentables a corto plazo y se estimula la edificación. “Vender la sierra” es un concepto que nace entre los promotores de colonias, los ayuntamientos y las fuerzas vivas locales.

No tardan en surgir voces que advierten del peligro que todo esto suponía, el viejo espíritu alpinista minoritario se lanzó a proteger la Sierra. Se parte de la consideración de que la Sierra es una prolongación de Madrid en un sentido “complementario” no en un sentido “urbanístico”. Estas ideas encontrarían eco en las altas esferas creándose el Parque Natural del Guadarrama por R.O. de junio de 1927.

Desde fines XIX y hasta años 40 las construcciones serían “hoteles con encanto” respondiendo al gusto de alta burguesías del momento, en la que prima una alta dosis de elitismo social. Aunque los materiales serían aquellos del entorno, como el uso masivo de mampostería y sillería de granito en las construcciones, se ve la influencia de los grandes centros de veraneo del norte: torreones, terrazas, miradores, y otros elementos foráneos como pizarras mosaico o hierros forjados, que junto a la jardinería daban al conjunto el aspecto de capricho o de balneario.

En la posguerra se consolida el turismo de cercanías concebido como negocio. Nacen o se colmatan diversas zonas, se hacen segregaciones de antiguas parcelas. Priva la vida al aire libre, pero en realidad se construyen chalets con jardín en una búsqueda de vida natural privatizada y dotada de todo el confort que traen los tiempos. Se trata de una actitud pequeño-burguesa que falsea la vida en la naturaleza. Esta actitud

¹⁶ *Revista El Norte de Madrid* Revista mensual dedicada al fomento y desarrollo de las colonias y pueblos de la Sierra de Guadarrama. Guía de compra, venta y alquiler. Madrid, 1913 n^o1.

Revista Nuevo Mundo.” El veraneo en Villalba” SA del REY, E. 11-8-1906

¹⁷ CONTRERAS POZA, L. *El paludismo en la Sierra*. Cercedilla 1944, N^o 3. cit. por Valenzuela Rubio O. cit pág 260.

“clorofílica” reluce desde el mismo nombre de las colonias o urbanizaciones : Colonia
“El Tomillar”



Chalé de veraneo con esquinas arco y jambas de piedra en estilo serrano



Chalé de veraneo con esquinas recercados y alero de ladrillo con muros de mampostería de piedra

Este pueblo ganadero pasa a ser colonia de verano, la actividad productiva local pasa segundo plano. Sube el comercio en función del número de veraneantes, suben los precios¹⁸, aumenta el servicio de hostelería, se crean puestos de trabajo en el servicio doméstico, hay demanda de profesionales de oficios.

Hasta los años sesenta no se da el *boom* de la segunda residencia, una situación parecida a la anterior pero en la que las viviendas son más asequibles a un público más amplio.

¹⁸ En el comercio se daba la circunstancia dos precios, uno para los habitantes locales y otro para los foráneos.

Respecto al nacimiento de las ciudades dormitorio realmente no afecta a la Colonia de El Tomillar en sí misma pero afecta enormemente a su entorno. La proximidad a la estación de cercanías unido al gran desarrollo industrial de la zona y su consecuente demanda de vivienda ha supuesto la promoción de bloques o adosados en parcelas colindantes a la colonia, que “entierran” las encantadoras villas desfigurando el carácter y la tipología más antigua.

La colonia se ha visto afectada también por las reconstrucciones, divisiones y rehabilitaciones que no han mantenido el respeto debido.

A pesar de todo parece un milagro que se hayan conservado los elementos suficientes para que hoy podamos considerar El Tomillar como un lugar lleno de encanto, un conjunto diferenciador de arquitectura y documento vivo de la historia desde finales del siglo XIX.



Edificación auxiliar de garaje en ladrillo estilo neo mudéjar
Los cerramientos de piedra y el verde son los protagonistas de las calles de la colonia



La colonia

De cómo surge la colonia no tenemos constancia documental. Estamos casi seguros que en el recientemente constituido Archivo Municipal se encuentran los documentos necesarios para establecer un nacimiento y evolución válidos para un estudio certero, pero su organización actual, debido al poco tiempo que lleva funcionando, nos ha permitido tan sólo tener acceso a carpetas de una forma aleatoria. Por eso, nuestros datos documentales se van a referir a la información parcial obtenida y como consecuencia, nuestras conclusiones pueden a pesar de utilizar otros medios de análisis, variar en futuros estudios¹⁹.

Los primeros años de funcionamiento del ferrocarril se observan en el mapa topográfico²⁰ de 1877. Catorce años después de la inauguración de la estación ya se vislumbran algunas edificaciones en el lado sur de la vía y pegados a ella y coincidiendo con el río Guadarrama, estarían situadas entre lo que hoy es Calle de las Mestas y la vía del ferrocarril. El camino antiguo de comunicación entre Collado Villalba y Galapagar pasaba por La Fonda de la Trinidad. Ahora el eje se va a configurar teniendo como punto centralizador la estación. Los caminos que comunican ambos pueblos con la estación pasarán a llamarse Camino de la Estación

¹⁹NOTA: No existen diferencias de concepto en los documentos encontrados referentes a la Colonia de El Tomillar, este término se utiliza raras veces para designar cualquier circunstancia relacionada con la colonia siendo el más común el de Barrio de La Estación.

²⁰ Cartoteca. Ministerio del Ejército. Instituto Geográfico Estadístico. 1877. 1/50.000. San Lorenzo.

el que lleva al pueblo de Collado Villalba y Camino de la Estación de Villalba a Galapagar el que la comunica con este último.

Al otro lado de la vía, es decir, en la estación propiamente dicha aparecen las dependencias y lo que suponemos fondas²¹ y almacenes configurando ya su incipiente plaza.

El desdoblamiento de la vía va a tener consecuencias de gran crecimiento en la zona que pasa a ser nudo de comunicaciones. Por las cifras de productos transportados²² nos tenemos que imaginar la zona como un conjunto de corrales para el ganado y almacenes de madera y carbón establecidos sin orden ni concierto, amén de la piedra que traía el tren del Berrocal y que contaba con su propio apeadero. Por otro lado se instalan algunas industrias. Nada hace suponer que la colonia de El Tomillar naciera en estas circunstancias. Más bien y hasta comienzos del siglo XX hay que pensar en este espacio como contenedor de reses o almacenes más que como lugar de veraneo.

Un plano del término municipal de Collado-Villalba²³ confirma nuestra teoría ya que aparecen dos enormes parcelas con cerramientos y algunos edificios contiguos a la vía. La proximidad a la estación facilitara el desarrollo de unas primeras segregaciones de parcelas alineadas en la curva de las vías formando una estructura de peine, y a ambos lados del camino a Galapagar formándose ya una pequeña colonia.²⁴

De 1929 incluimos un plano topográfico²⁵. El número de parcelas ha crecido notablemente, *grosso modo* contabilizamos trece parcelas de desigual tamaño así como algunas construcciones aisladas. Las grandes fincas observadas en el plano anterior han sido divididas por su parte central, dando lugar a un nuevo tramo más corto por el que se atajaba, hasta llegar al paso a nivel que cruzaba a la estación. La parte final del Camino de la Estación de Villalba a Galapagar cambiará su trazado cruzando entre la división de las fincas primigenias. Aparecen también los viarios de las Mestas (antiguo tramo del Camino Villalba Galapagar), la parte baja de la calle Gironi, y la calle de la Cruz.

²¹ MARTÍN PÉREZ. .. “Para hospedaje tan sólo hay una posada y la fonda de la estación..”

²² Las memorias de la Compañía de Ferrocarriles del Norte, contienen estadísticas de todos los productos transportados desde la creación del ferrocarril. Villalba ocupa hasta los años 20 un lugar muy importante en cuanto a cantidades transportadas de madera, carbón, piedra, y ganado.

²³ Plano Municipal de Collado-Villalba. 1877. COPUT. Cartoteca.

²⁴ *Guía Descriptiva*. Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Verano 1913. Se trata de una guía turística por las estaciones de tren. En Collado-Villalba: .. “También existe una pequeña colonia muy concurrida en verano y varias y lindas villas y jardines.”

²⁵ Plano Topográfico Catastral de 1929. Ministerio del Ejército. Cartoteca. Escala 1/5000

Mucho más completa y ordenada está la colonia en el plano topográfico de 1935²⁶. En líneas generales contabilizamos unas cuarenta parcelas que están más definidas y alineadas. No existen ya edificaciones sueltas. Se está definiendo la calle Eladio Arana en su tramo sur, quedando vacía la parte más próxima al cruce de la vía del tren al enlazar el paso de la estación con el Camino de los Enebrales. La alineación de parcelas a lo largo de la vía ha creado la calle Marcelo Martín Bravo y ya hay algunas parcelas en su lado opuesto. Es incipiente también la calle del Abedul. La carretera de Galapagar que ya encontrábamos ocupada en el plano anterior aquí aparece con nuevas segregaciones, ya que el número de parcelas se multiplica. El orden con que se nos muestra este plano a pesar de que encontramos parcelas aisladas, nos hace suponer la creación de un plan urbanístico que vaya condicionando las futuras construcciones y que corrija la anarquía anterior.

Si saltamos al plano topográfico de 1963²⁷ aparecen un grupo de edificaciones sin cerramientos ni viales definidos en la zona del paso a la estación y donde confluyen las calles Eladio Aranda, Galapagar y Marcelo Martín Bravo. Sin embargo ha crecido el número de parcelas con vivienda en los tramos finales de Eladio Aranda en ambos lados. Se definen la calle Tomillar y la Vía Norte y algunos tramos de las trasversales Veintinueve de Octubre, Calle del Abedul y Calle Antonio Fernández María.

Unos años después, en 1968, en un plano a escala mayor tan sólo aparecen los viales importantes pero claramente trazados: Carretera de Galapagar, Calle de las Mestas, Calle Gironi, Calle Pedro García Ormaechea y Calle corta de Ormaechea no se vislumbra la Calle de la Cruz; el eje central, la Calle Eladio Arana, La Calle Antonio Fernández María y la calle Veintinueve de Octubre, y las trasversales de El Tomillar y la de Martín Bravo.

Son muchas las unidades de actuación que en los años sesenta se acometen en el municipio como consecuencia del caos en que se ha sumido el crecimiento de la zona de la estación de las urbanizaciones y de la necesidad de servicios e infraestructuras. Así se obtiene suelo público para equipamientos; se intenta ordenar las zonas conflictivas llevando a cabo revisiones en las alineaciones o la apertura de nuevos viales.

²⁶ Plano Topográfico levantado por el Cuerpo de Estado Mayor. 1935. Escala 1/25.000. Ministerio del Ejército. Cartoteca.

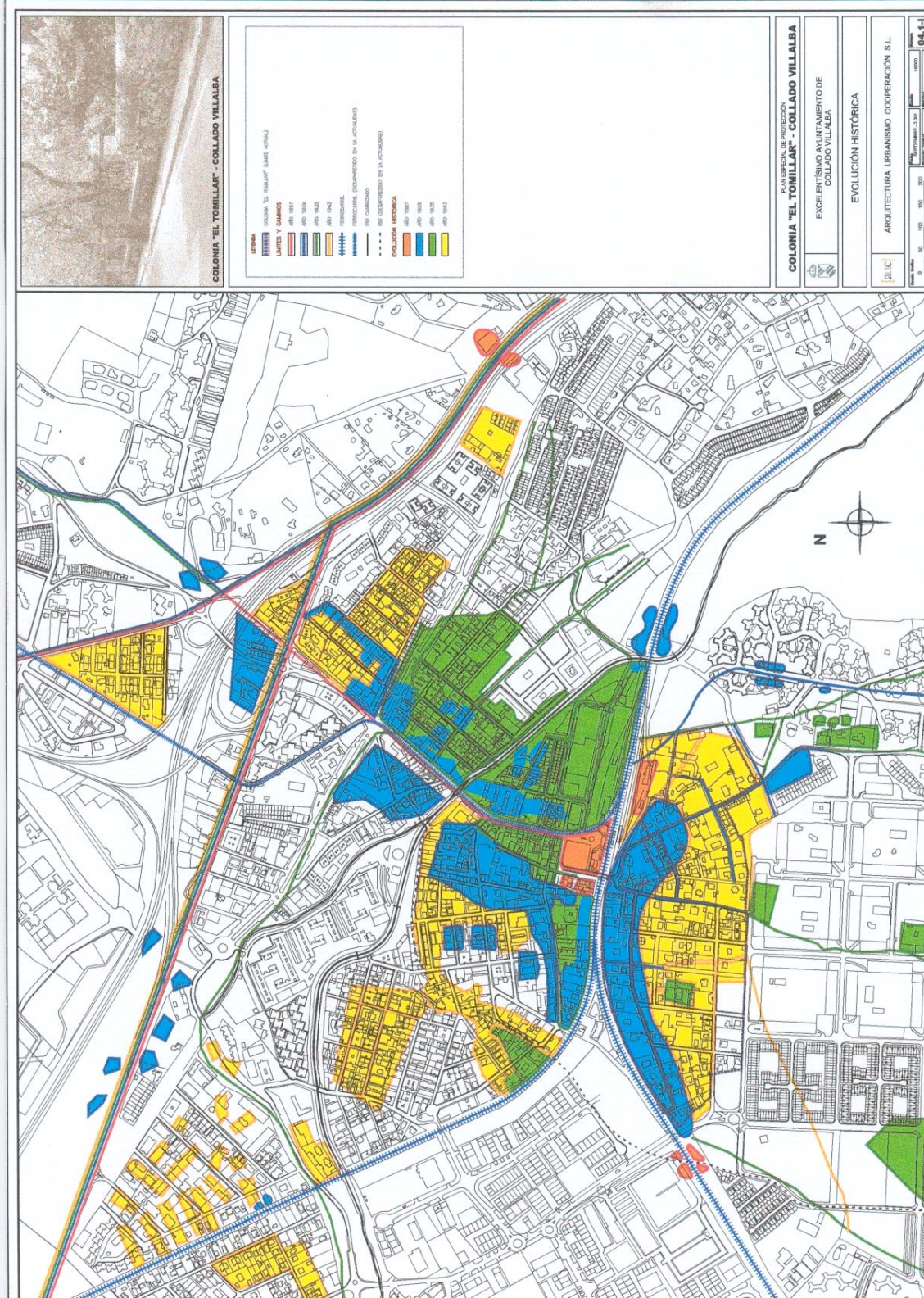
²⁷ Cartografía. Hoja 533. Hoyo de Manzanares. Ministerio del Ejército. Cartoteca. Escala 1/25.000

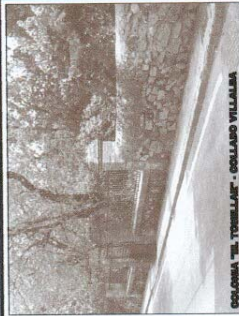


Cerramiento alterado con malla metálica visible



Parcelación, cerramientos y edificaciones alteradas en los años ochenta





COLONIA "EL TOMILLAR" - COLLADO VIALBA

1887 del plano "Colonia 'El Tomillar'"

PLAN GENERAL DE PROTECCIÓN
COLONIA "EL TOMILLAR" - COLLADO VIALBA
 EXCELENTE ALCANTARILLADO DE
 COLLADO VIALBA
 PLANOS DE EVOLUCIÓN HISTÓRICA
 A.I.C. ARQUITECTURA URBANISMO COOPERACIÓN S.L.
 06-24

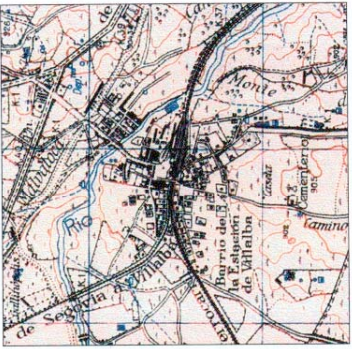
1887



1929



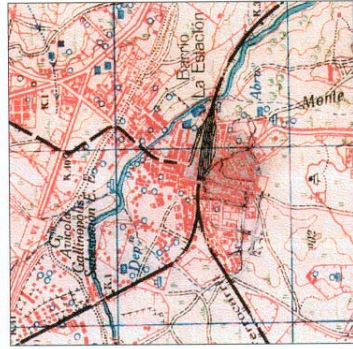
1935



1939



1963



1968

