

LAS URBANIZACIONES EN LA PROVINCIA DE MADRID

Por el
Gabinete de Estudios Económicos

Introducción.

El problema del crecimiento de las grandes ciudades.

Las urbanizaciones y la descongestión de la ciudad.

Carácter recreativo de las urbanizaciones.

Motivos justificantes del auge de las urbanizaciones.

Relación nominal de urbanizaciones agrupadas por términos municipales y distancias aproximadas respectivas.

Cuadro resumen de las características más importantes de las urbanizaciones.

Localización de las urbanizaciones en la provincia de Madrid.

Introducción.

“Madrid, la capital de nuestra España, se asfixia.” Estas palabras se oyen a menudo, en las conversaciones que sostienen distintos grupos de personas, que se reúnen para tratar sus problemas o acaso para beber una simple cerveza. Y es verdad que el significado que pretende tener la frase no se halla muy lejos de lo real.

La ciudad creció a un ritmo tan veloz, que todas las previsiones que se hicieron quedaron completamente desfasadas en el transcurso de los últimos lustros.

Los tres millones de habitantes se alcanzaron el pasado año. La matriculación de vehículos, también sobrepasó una cifra realmente elevada. Los barrios y polígonos recientemente construidos se han ido extendiendo por los cuatro costados de la urbe, aglutinando pequeños pueblos que antes gozaron de una absoluta independencia municipal. El tráfico, si escuchamos los comentarios de la mayoría de los madrileños, es un desastre.

Otras características del desarrollo vertiginoso de Madrid se podrían citar, pero que, por ser muy conocidas, sobra siquiera su comentario.

Realmente, sus tres millones de pobladores no debieran ser comparados con las cifras que poseen otras capitales europeas, puesto que existe una gran diferencia. Sin embargo, los apremiantes problemas que agobian a París, Londres y otras capitales de nuestro continente, preocupan por igual a la villa del oso y el madroño.

La contaminación atmosférica, la angustia que produce la visión continuada del cemento y el asfalto, los embotellamientos en las horas puntas del tráfico, la falta de tiempo y otras circunstancias adversas para una vida sana y cómoda, son afinidades que se dan hoy día, en la mayoría de las grandes capitales del mundo.

Por otra parte, la mentalidad del hombre actual, no tiene por qué ser idéntica a la que poseían sus antecesores en la tierra. La adaptación al medio ambiente es norma de todo ser vivo. El ser humano tuvo que ir asimilando las variaciones que se fueron produciendo en la forma de vida, en el hogar, en la ciudad, en todo lo que enmarcaba su existencia. Su espíritu debía amoldarse a los aspectos que iba mostrando la era presente. La contemplación de los espacios abiertos y naturales, cuajados, sin duda, de mil bellezas, fue perdién-

dose. Tenía que acostumbrarse a ver encerrada su actividad entre cuatro paredes, a sumergirse en una inmensa multitud que presurosa caminaba por aceras completamente cubiertas de obstáculos, a utilizar unos medios de locomoción tan ocupados de público, que causa esfuerzo sólo el respirar. Todo esto, cuando el trabajo en la industria, en el taller o en la oficina finalizaba.

Pero el hombre es parte de la naturaleza, y a ella desea volver. Los horizontes dilatados, los paisajes extensos y las maravillas que puede mostrar a los ojos la obra de Dios, siguen llamando su atención, atrayéndole de tal forma que quiere huir de la ciudad que le envuelve.

Los años finales del siglo pasado y los iniciales del que vivimos fueron testigos de una profunda evolución en la forma de vida ciudadana. Las continuas migraciones, la creación de miles de puestos de trabajo inducida por el auge industrial, los adelantos técnicos en los usos domésticos, significaron cambios radicales en el pensamiento de la sociedad urbana.

Hoy el nivel de vida permite el logro de ciertas satisfacciones que hasta hace muy poco tiempo eran totalmente inaccesibles. El fin de semana es un invento moderno. Se desea descansar, lejos de la gran ciudad, en las dos jornadas festivas. El hombre, que vive agobiado durante toda la semana, quiere escapar de los lugares de costumbre, de esas calles que le ahogan por su estrechez, del ruido ensordecedor que ha de escuchar continuamente. ¿A dónde puede ir? En principio, la respuesta es muy simple: el campo es el sitio adecuado para tranquilizar su sistema nervioso, y purificar sus pulmones respirando una atmósfera más limpia que la que la ciudad le ofrece. Así es como va naciendo en su mente, la idea de convertirse en propietario de una parcela que le permita sentirse un ser totalmente libre, lejos de las aglomeraciones y molestias que sin duda la vida en la gran ciudad le produce.

El problema del crecimiento de las grandes ciudades.

Las pequeñas localidades, cuando se desarrollan, sin duda, causan el orgullo de sus alcaldes o burgomaestres. Las ciudades gigantes, al aumentar en población, causan mil problemas difíciles de resolver.

Los estrangulamientos se suceden sin pausa. El abastecimiento del agua se complica, las redes de alcantarillado se hacen insuficientes, las medidas de saneamiento que se adoptaron han de ser profundamente modificadas. Si acudimos a las estadísticas de movimientos demográficos, observaremos que decenas de ciudades, tanto europeas como de otros continentes, han visto multiplicada su población por un factor importante en lo que va de siglo. La infraestructura de estas ciudades ha debido ser rápidamente mejorada, en todo lo que ha sido posible. Pero ha llegado un momento que, a pesar de todos los esfuerzos que se han llevado a cabo, la construcción masiva y la aglomeración de gentes han provocado una gran "asfixia urbana".

Antes de iniciar el estudio concreto del problema en Madrid y de los datos correspondientes a las urbanizaciones que existen en el área de su provincia, analizaremos o repasaremos los problemas urbanísticos planteados en algunas de las principales ciudades de Europa.

Las ciudades europeas han crecido y siguen creciendo en proporciones tan alarmantes, que sus habitantes ya no se cuentan por miles. Los millones son las unidades ahora utilizadas para el control de la población.

Son infinitad los problemas que se plantean. Problemas humanos y problemas administrativos. La falta de espacio vital es un hecho indudable. La ausencia de zonas verdes es un mal que casi es imposible de ser resuelto.

En este análisis hemos escogido Londres, París y los complejos urbanísticos de Holanda y el Rin-Rhur alemán, para observar los problemas y las soluciones dadas en ellos y tener una enseñanza o experiencia para la aplicación de futuras medidas en el caso nuestro.

Londres.—Después de 1938, y motivado por el desarrollo de los ferrocarriles suburbanos, los barrios extremos de Londres y los suburbios se extendieron hacia el exterior, alcanzando un límite provisional de 18 a 22 kilómetros.

Este incremento en la extensión llevó consigo diferentes problemas:

- a) Transporte.
- b) Vivienda.

- c) Falta de inversiones.
- d) Problemas de tipo administrativo.

a) Transporte.—A partir de entonces, se caracterizó por su insuficiencia, no a causa de su escasez, si no por las grandes aglomeraciones que se formaban en las horas punta.

b) Viviendas.—El aumento de la población requería nuevas viviendas. Se apreciaba, por el contrario, una gran falta, además de una calidad tan baja, que no reunían ni las condiciones mínimas de habitabilidad.

c) Falta de inversiones.—Las zonas por las que se extendía la ciudad (áreas de nueva creación) no guardaban condiciones que fueran consideradas como óptimas, por lo que la inversión en viviendas de categoría media y alta era en esos barrios nula, por esta causa al invertir en el centro, aumentaba la congestión.

d) Problemas de tipo administrativo.—No podía haber un control eficiente en las nuevas zonas.

Soluciones: Green Belt (cinturón verde).

- a) Creación de pequeñas ciudades en torno al Green Belt.
- b) Transporte.
- c) Viviendas.
- d) Administrativo.

a) 1. Determinación de la distancia máxima de crecimiento de las nuevas zonas, creando un entorno de campo abierto, alrededor del núcleo urbano existente, permitiendo así una ulterior ocupación del campo.

2. Redistribución alrededor de antiguas ciudades de mercado, del excedente de población urbana.

3. La utilización del suelo del Metropolitan Green Belt sería objeto de alta política.

b) Por la creación de puestos de trabajo en las nuevas zonas no fueron necesarios numerosos desplazamientos al centro, con lo que se evitaba en cierto modo, la aglomeración de vehículos y la saturación de los medios de locomoción públicos.

c) Construcción de viviendas en las zonas creadas.

d) Organización de unidades administrativas en cada nueva ciu-

dad que junto con la antigua City of London desempeñan las funciones locales, correspondiendo al Great London Council la administración y desempeño de las funciones generales.

La creación de estas pequeñas ciudades ha resultado un gran éxito. Se ha comprobado que son polos de atracción humana y como zonas "laborables".

Las últimas soluciones de marzo de 1964 se pueden ver en el South East Study.

París.—La extensión de la "Región Parisiense" es superior a los 12.000 kilómetros cuadrados. Según el censo de 1963 poseía 8.500.000 habitantes, siendo su ritmo de crecimiento de 135.000 anuales. Esta gran concentración humana ha planteado los siguientes problemas, entre otros:

- a) Transporte.
- b) Viviendas.
- c) Falta de capital.
- d) Falta de espacio.

Transporte: La dificultad del tráfico a causa del gran número de coches y de que numerosos bulevares o calles convergen en puntos circulares, hace insuficiente el número de vehículos públicos. Los ferrocarriles suburbanos, de gran importancia en esta ciudad, hoy día no pueden cubrir todas las necesidades.

Viviendas: Las estadísticas son sumamente pesimistas, pues las realizadas en 1961 revelan que sólo el 41 por 100 disponen de los tres servicios básicos. Los alojamientos son de condiciones inferiores a las mínimas aceptables.

Falta de capital: La falta de capital obliga al poder público a facilitar los medios requeridos para cumplir con una exigencia social. Hay una inadecuada financiación.

Falta de espacio: Las instalaciones industriales abarcan grandes zonas interrumpiendo las dedicadas a viviendas.

Soluciones:

- a) Política de descentralización.
- b) Plan Padog.
- c) Esquema director de alojamiento y urbanismo.

a) Política de descentralización. El libro de Jean François Gravier "Paris et le desert français" crea en la mente francesa la necesidad de una descentralización. A través de estímulos, primas y concesiones se pretende la localización de la industria en zonas o áreas que podemos llamar de descentralización.

b) Plan Padog. Este plan se basa en los siguientes puntos:

1.º Reducción de la congestión en el centro, mediante una mejora masiva de la infraestructura de transporte.

2.º Prohibición de la proliferación de oficinas en el centro. Así se conseguiría desviar el crecimiento. Se crearían nudos centralizados en los extremos.

3.º Mejoramiento de zonas demoliendo viejos inmuebles y construyendo otros de nueva planta.

c) Esquema director de alojamiento y de urbanismo. Este plan nace a consecuencia del fracaso de algunos sectores del Padog. En su idea principal consiste en rechazar el establecimiento del Cinturón verde.

París debe desarrollarse a lo largo del Sena en dirección a Rouen, protegiendo la ribera del río como gigantesca zona recreativa, creando polos de urbanismo en pequeñas ciudades ya existentes y en otras nuevas. Los nuevos centros serán Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Beauchamp, Gergy-Pontoise, etc. Admite un punto del Plan Padog: creación de seis "nudos" urbanos para reestructurar los suburbios.

Holanda (El Randstad Holandés).—Holanda es la nación europea más densamente poblada, 1.289 personas por kilómetro cuadrado (2.075 personas por milla cuadrada).

La aglomeración urbana del Randstad (ciudad anular), que adopta la forma de una herradura abierta hacia el sudoeste, incluye tres grandes urbanizaciones agrupadas en torno a La Haya, Amsterdam y Utrech. El incesante aumento demográfico crea grandes problemas.

a) Viviendas.

b) Pérdida de la zona interior.

c) Encarecimiento de los costes.

Viviendas: El crecimiento no sólo de la zona propia del Randstad, sino la interior de la herradura, amenaza con que ésta se llegue a cerrar, por crecimiento de la zona de los suburbios con viviendas escasamente preparadas para ser habitadas.

Pérdida de la zona interior: El área interior quedará urbanizada de forma que el Randstad perderá su carácter único en el mundo, convirtiéndose en una mancha urbana amorfa.

Encarecimiento de los costes: La cimentación en el occidente de Holanda significa 20 por 100 más que la superestructura, las autopistas cuestan tres veces más, todo ello causado por el enorme aumento demográfico de esta zona.

Soluciones:

1) Desenvolvimiento de las regiones periféricas holandesas situadas fuera de la zona occidental, creando pequeñas ciudades y aumentando las ya existentes con más de 100.000 habitantes.

2) Preservación del corazón agrícola del centro de la "herradura" del Randstad.

3) Que el crecimiento hacia el exterior sea controlado, proponiéndose para ello dos métodos:

- a) Cinturón verde.
- b) Sentido radical a lo largo de las grandes autopistas de servicio.

Rhin-Rhur Alemania.—Semejante al Randstad holandés, es una aglomeración urbana compleja y policéntrica. Se extiende sobre cinco regiones administrativas. Podemos dividir la aglomeración en siete regiones urbanas:

1. Bonn.
2. Colonia.
3. Düsseldorf.
4. Wupertal-Solingen-Remscheid.
5. Krefeld-Monchenglandbach-Reydt-Viersen.
6. Rhur interior.
7. Hamm.

Esta concentración se enfrenta con los siguientes problemas:

- a) Falta de espacio.
- b) Transporte.

Falta de espacio: La gran concentración humana ha reducido los espacios abiertos, acabando con zonas verdes tan típicas como las de Bonn y Godesberg.

Transporte: Anticuado, construido según modelo del siglo XVIII y finales del XIX, no ha experimentado reformas fundamentales.

El crecimiento en "cinta" de las poblaciones hace aún más agudo el problema.

Las transformaciones realizadas en este siglo han sido las autopistas de Colonia-Bonn, Colonia-Aquisgran, Wuppertal-Dortmund y las venas del Ruhrschnellweg".

A estos problemas han de añadirse los acostumbrados en las grandes aglomeraciones: falta de viviendas, polución de atmósferas, etcétera.

Para resolver estos males se han intentado las siguientes soluciones basadas en una división múltiple:

a) Zona primera: Designada como "de saturación del Sur, encontrándose en ella el Valle del Rhur".

b) Zona segunda o zona de replanificación (núcleo central del Rhur, donde se plantean los mayores problemas socio-económicos), construyendo áreas residenciales emplazadas fuera del núcleo urbano.

c) Zona tercera o zona de desarrollo del Norte, Este y Oeste, donde se crearán los más importantes polos de desarrollo.

Estas zonas irán enclavadas, junto con las existentes, dentro de un gran cinturón verde lineal de Norte a Sur.

Las urbanizaciones y la descongestión de la ciudad.

En el punto anterior se apuntaban los problemas que frecuentemente se plantean en las ciudades que sufren un intenso desarrollo.

Una de las soluciones que se indicaba, con el fin de evitar un gran incremento en la población, era el desplazar hacia el exterior

de la urbe, parte de esa masa que acude a la capital, atraída por cantos de sirenas o también por la esperanza de una vida más cómoda y llena de mayores alegrías y satisfacciones.

Así se conseguiría paliar en cierto modo, las dificultades y consecuencias motivadas por una excesiva aglomeración de gentes alrededor de un punto. Pequeños pueblos cercanos a las capitales han experimentado en los últimos años, un fantástico auge en cualquier aspecto que se analice: aumento desproporcionado en el número de habitantes, desarrollo industrial, mejoramiento social, etc.

Es posible que esas personas, movidas hacia el exterior del casco urbano, se sientan molestas al ser desplazadas en algunos kilómetros del lugar en el que deseaban vivir. Ellas buscaban, al acercarse a las grandes concentraciones, ese medio ambiente poseedor de lo que en sus orígenes carecían por completo. Sin embargo, ahora, a pesar de verse a cierta distancia, se sienten favorecidas por la fortuna, pues tienen posibilidad de ir con facilidad a los grandes almacenes, al parque de atracciones o al cinematógrafo. No cabe duda de que encontrarán medios de locomoción que les transportarán en minutos al centro del casco urbano.

Veremos seguidamente la situación de Madrid.

Diferentes municipios fueron total o parcialmente absorbidos. Se extendió de Norte a Sur y de Occidente a Oriente en muy pocos años. Chamartín de la Rosa, Los Carabancheles y hasta el mismo Vallecas se vieron fundidos en el crisol gigantesco que es la capital.

Los dos millones de habitantes se sobrepasaron y entonces surgió de forma acentuada el problema de la vivienda. El construir en diversas zonas causaba dificultades, la especulación del suelo, que llevaba consigo la falta de espacio para edificar en lugares céntricos o en polígonos revalorizados complicaba la situación. Eran los síntomas de un mal crónico que padecen todas las grandes ciudades.

La adquisición por las modestas economías de un piso donde vivir se hacía muy difícil, casi imposible. Había que buscar una fórmula que resolviese el problema conjunto de la carestía en la construcción y de la gran congestión urbana, debida a la multiplicación de los rascacielos en pequeñas barriadas que causaban profundos estrangulamientos sin posibilidad de solución.

Y la fórmula para abaratar la edificación de nuevas viviendas y descongestionar ciertas áreas de la capital podía ser, establecer alrededor de Madrid un anillo integrado por los municipios más cercanos, a los cuales se trasladaría parte de la iniciativa y promoción de nuevas barriadas.

Así es como nacen barrios que podríamos llamar madrileños en Alcorcón, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Getafe, etc.

Por otra parte, al moverse la industria de la capital hacia el exterior, caso de Alcalá de Henares, Getafe y otros municipios próximos, arrastraba consigo gran número de personas que preferían situar sus hogares en los lugares de trabajo.

En líneas generales, éste ha sido el camino seguido por esas urbanizaciones, que se levantaron en muy pocos años, en lo que llamaríamos contorno de Madrid. Es de suponer que estas urbanizaciones habrán colaborado en la descongestión de Madrid.

Se pretende, con el desarrollo de ciudades satélites, aliviar el grave problema que supone el engrandecimiento en todos los órdenes de una ciudad que no reúne ni puede reunir condiciones para un número de habitantes tan elevado, un parque automovilístico como el que posee y un complejo industrial que si se desarrolla en el número de plantas e instalaciones puede llegar a ahogar a la capital.

Carácter recreativo de las urbanizaciones.

He venido hablando hasta este punto, del problema que supone para las grandes ciudades el aumento considerable en el número de habitantes, del desarrollo de su industria y la congestión que esto causaba en el núcleo urbano. Vimos como solución el edificar en los alrededores de la gran urbe, complejos urbanísticos. Se resolvía el problema de la vivienda en cierta medida. Pero lo que plantea este artículo no es la resolución del problema de la congestión, sino el auge que en los últimos años han sufrido las urbanizaciones de carácter recreativo en la zona de Madrid.

Según los datos estadísticos que aparecen al final del artículo se contabilizan 98 urbanizaciones destinadas a recreo y esparcimiento de sus poseedores.

Para iniciar el punto nos podemos plantear la siguiente pregunta. ¿Son estas urbanizaciones situadas en las cercanías de la Sierra

de carácter recreativo o tienen también el fin de ser morada habitual de muchas familias madrileñas?

En un análisis de la pregunta llegaríamos a otra cuestión, el establecimiento de lo que podríamos entender por habitual.

Es cierto que numerosas familias al terminar el año escolar, a principios del mes de junio, abandonan la residencia en Madrid y se trasladan durante los cuatro meses de vacaciones de los niños a su propiedad en la urbanización.

Con esto lo que se intenta aclarar es que normalmente las urbanizaciones a las que nos referimos sirven de lugar de recreo y de vacación. El creer que se utilizan también para ser empleadas como vivienda durante todo el año está muy lejos de la realidad, ya que en las entrevistas sostenidas con el deseo de averiguar lo que hay de cierto en esta tesis, se ha podido comprobar que salvo en casos excepcionales, permanecen casi desiertas la mayoría de los días laborables, pues sólo acuden a ellas en los fines de semana.

Resumiendo, se observa que hay dos tipos de construcciones que se han desarrollado en muy poco tiempo en los alrededores de Madrid: urbanizaciones de descongestión que llevan consigo una serie de ventajas ya reseñadas y urbanizaciones de carácter recreativo que persiguen el que sus propietarios gocen de la tranquilidad del campo, de un aire puro, de lugares de juegos infantiles, etc.

En este último tipo de urbanizaciones, ya en forma colectiva o ya privadamente, se construyen campos de deportes: tenis, golf, piscina, etc.

Son complejos con marcado carácter turístico, pues a ellos acuden diferentes personas que aunque no propietarios de parcelas desean satisfacerse con el conjunto de instalaciones que aquellos cuentan, cafeterías, restaurante, hoteles, etc.

Motivos justificantes del auge de las urbanizaciones.

Si quisiéramos establecer una escala, que ordenara por su importancia los motivos que han impulsado a que se extiendan por toda la geografía de la provincia, las urbanizaciones que se reseñan en el artículo, habríamos de encontrar graves dificultades.

Sin embargo, creo que es correcto que la exposición de las causas la iniciáramos, por lo que ha supuesto en ese desarrollo, la elevación del nivel de vida.

Hoy se vive mucho mejor y se goza de mayores satisfacciones que hace unos pocos años. Se han sobrepasado unos índices que en otros momentos parecían inalcanzables. La incorporación de los españoles en forma masiva a las vacaciones veraniegas es un hecho indudable. En un principio se disfrutaba de los permisos estivales, en residencias y hoteles de la costa. Después fueron surgiendo urbanizaciones cercanas a las playas.

Se construyeron millares de apartamentos y de pequeñas viviendas en lugares bañados por el mar y acariciados por el sol.

Una población que en los años cincuenta pagaba el alquiler con grandes esfuerzos, iba a transformarse en poco tiempo en propietaria de aquellos apartamentos junto al mar.

La adquisición de estos apartamentos, causada por el deseo de disfrutar de unas vacaciones en el mar y de abaratar la estancia en la playa escogida, tiene en un principio características explosivas. Pronto parte de la demanda se desvía a la compra de parcelas en zonas más próximas a los lugares de residencia habitual. Es decir, que aquella tendencia por la propiedad en el Levante o en la Costa Brava, ha de diluirse porque muchas personas, sobre todo las residentes en el interior, prefieren el hotelito en la sierra, que les permitirá gozar de unas vacaciones de fin de semana, que en la costa no podían disfrutar.

El aumento del parque automovilístico, también repercute en que las urbanizaciones próximas a la capital experimenten cierto desarrollo.

Podríamos entender que la parcela y el coche son dos bienes complementarios. El utilitario o el potente automóvil acerca de manera considerable la capital, a los lugares donde se hallan situadas esas zonas de recreo.

El poseedor de un medio de locomoción se siente ilusionado en realizar una excursión a la montaña. El domingo siguiente repite la escapada, pues le ha complacido el paraje que visitó. No tarda demasiado en sentir la tentación de la compra de una pequeña parcela.

El mejoramiento de la red de carreteras llevó consigo el que las distancias se acortaran, ya que el tiempo invertido en un recorrido

quedó relativamente aminorado. Por otra parte, el viaje se hace bastante más cómodo. El conductor de un vehículo, a pesar de que el tráfico es más intenso, no tendrá grandes inconvenientes en transportar a los suyos a un lugar donde ellos se sientan a gusto.

La capital alcanzó una cifra de habitantes superior a los tres millones. Cuando se pretende acudir a un espectáculo, a un certamen artístico, a un acto deportivo, ha de preverse con suficiente antelación para poderse hacer con las entradas. Los domingos después de las seis de la tarde en las avenidas céntricas de Madrid, se nos presenta una visión ciertamente angustiosa. Millares de personas quieren pasar por el mismo espacio. Se forman por esta causa horribles embotellamientos. Con esta nota estimo que se ilustra lo suficiente el problema que representa el permanecer en la capital los días festivos. Muchas personas han comprado su pedazo de tierra en la urbanización para reposar y tener cierta tranquilidad que en la gran urbe no hallarían.

Otro hecho que mueve a la adquisición, es el afán de poseer algo distinto al ambiente de todos los días. El ciudadano siente una extraña sensación, encerrado durante seis días, entre cuatro muros que le aislan por completo de la naturaleza. Cuando termina su trabajo ha de volver a encerrarse en una muchedumbre que llega a asfixiarle.

El establecimiento en algunas empresas del sábado como día festivo, mueve también a que se desee el abandono de la ciudad, en las dos jornadas en las que no existe obligación laboral. Esta fórmula permitirá el poseer una pequeña finca, aprovechada para descanso y asueto en los fines de semana.

Las facilidades que se ofrecen para la compra de una parcela son verdaderamente grandes. Pueden pagarse con una pequeña entrada y cómodas mensualidades. La construcción de la vivienda vendrá después. Se conocen algunos casos en que han colaborado los miembros de la familia en la edificación de la vivienda. Esto demuestra que los propietarios de estas urbanizaciones pertenecen también a clases sociales de rentas no excesivamente altas.

Como previsión de un futuro, fomento del ahorro y plan de inversión rentable pueden ser entendidas estas adquisiciones. Muchos de los compradores han tenido muy en cuenta la rentabilidad a la hora de decidirse.

La revalorización de esas zonas es algo que se espera, ya sea por

la escasez de espacios abiertos en la capital o en sus proximidades, ya por el alza continuada del nivel de vida, que hará que se incorporen a la demanda de parcelas, numerosos nuevos compradores que en esta primera época aún permanecen al margen.

El encarecimiento de los pisos en la capital ha obligado a muchas familias a fijar su residencia habitual a varios kilómetros de Madrid. Algunos propietarios de parcela en las urbanizaciones se alojan con carácter fijo en éstas durante todo el año, a causa de los precios elevados para la compra de una vivienda en el interior de la ciudad, aunque éstos son los menos, pues las urbanizaciones suelen ser utilizadas generalmente en vacaciones y fines de semana.

RELACION NOMINAL DE URBANIZACIONES AGRUPADAS POR TERMINOS MUNICIPALES Y DISTANCIAS APROXIMADAS RESPECTIVAS

Término municipal	Urbanización	Distancia aproximada en kilómetros
BOADILLA DEL MONTE y POZUELO DE ALARCON	Olivar del Mirabal Monte de las Encinas Monte Alina Valdepastores Pino Centinela Monte Príncipe Prado Largo	16 Km.
MOSTOLES	Pinares Llanos Polígono Sto. Cristo de Lezo	20 Km.
MAJADAHONDA	Interland, S. A. Virgen de Iciar Monte Claro	20 Km.
SAN SEBASTIAN DE LOS REYES	La Pesadilla Valdelagua Fuente del Fresno	23 Km.
ALGETE	Valderey Ciudad Santo Domingo	25 Km.
GRINON	Los Nidos	26 Km.
VILLAVICIOSA DE ODON	El Bosque Castillo de Villaviciosa	26 Km.
HOYO DE MANZANARES	Cerca Morra	30 Km.
LAS ROZAS	La Chopera	30 Km.
TORRELODONES	Los Peñascales Los Robles Monte Alegre	30 Km.

Término municipal	Urbanización	Distancia aproximada en kilómetros
SEVILLA LA NUEVA	Los Manantiales	30 Km.
BATRES	Monte de Batres (Cotorredondo)	33 Km.
GALAPAGAR	Parquelagos Poblado de San Alberto Los Tres Chicos El Congosto El Encinar Las Cuestas	34,6 Km.
VILLANUEVA DE LA CAÑADA	Las Vegas de Villafranca Guadamonte Canto Blanco Santa María	36 Km.
VILLALBILLA	El Robledal	38 Km.
SOTO DEL REAL	San Antonio Sotosierra Los Endrinales La Solana La Ermita El Rebollar Los Rancajales	40 Km.
VALDEMORILLO	Pinoalto Mirador del Romero Puentelasierra El Paraíso La Pizarrera Jarabeltrán	43 Km.
MORALZARZAL	El Retamar	45 Km.
LOS MOLINOS	Matalongiles Matarengilos Los Hornillos	45 Km.
ALPEDRETE	Valdencia Los Berrocales	47 Km.
COLLADO-VILLALBA	El Cerro Dominio de Fontenebro	47 Km.
MANZANARES EL REAL	El Gato y Castillo Real Las Rocas	48 Km.
GUADARRAMA	Bellavista Guadarrama La Serranilla Las Cabezuelas Mararubia La Mata	48,9 Km.

Término municipal	Urbanización	Distancia aproximada en kilómetros
CHINCHÓN	Polígono Nuevo Chinchón	51 Km.
EL ESCORIAL	El Alcor Pinosol La Esperanza Ciudad-bosque de los Arroyos Zaburdón y Prado de la Virgen	52 Km.
EL BOALO	Sierra Bonita Montes Claros San Muriel San Muriel de Cerceda San Muriel de Matalpino San Muriel de Bomán La Maliciosa El Berrocal Las Praderas	52 Km.
VILLA DEL PRADO	El Encinar del Alberche Frontera de San Roque	58 Km.
PELAYOS DE LA PRESA EL MIRADOR DE PELAYOS CIUDAD DE SAN RAMÓN	Pelayos de la Presa	58 Km.
CANENCIA DE LA SIERRA	Los Heriales	58 Km.
VENTURADA	El Carrascal	60 Km.
COLMENAR DEL ARROYO	Valderebro	60 Km.
CERCEDILLA	Herrén de los Reales	60 Km.
BUSTARVIEJO	Valle de los Abedules	61 Km.
NUEVO BAZTÁN	Ciudad de las Asturias Mirador del Baztán	63 Km.
ROBLEDO DE CHAVELA y STA. M.ª DE LA ALAMEDA	La Suiza Española Río Cofio	63 Km.
SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS	Costa de Madrid Veracruz Java	68 Km.
CADALSO DE LOS VÍDRIOS	Entrepinos	76 Km.
RASCAFRIA	La Zorraquina Valle del Paular	79 Km.

Localización de las urbanizaciones en la Provincia de MADRID.

MUNICIPIOS QUE POSEEN URBANIZACIONES



**CUADRO RESUMEN DE LAS CARACTERISTICAS MAS IMPORTANTES
DE LAS URBANIZACIONES**

Carreteras:

Kilómetros interiores (medios)	28 kilómetros
Anchuras medias	Vías principales 8 metros Vías secundarias 5 metros
Tipo de pavimento predominante	Macadam y hormigón como bases con tres riegos asfálticos

Suministro energía eléctrica:

Poseen tendido subterráneo	98 por 100
Poseen tendido aéreo	2 por 100 (no está permitido)
Voltaje predominante	220 voltios y 380 voltios para fuerza
Poseen alumbrado eléctrico	82 por 100
Instalando alumbrado eléctrico	18 por 100
Potencia media predominante	7 KW/h. por parcela
Compañía suministradora al mayor número de urbanizaciones	Hidroeléctrica Española

Parcelas:

Vendidas	16.812
En venta	30.902
Totales	47.714
Extensión predominante máxima	2.500 metros cuadrados
Extensión predominante mínima	1.000 metros cuadrados

(Abundan, no obstante, las superiores a 3.000 metros cuadrados.)

Precio medio aproximado por metro: 316,8 pesetas metro cuadrado al contado.

Descuentos: Variables desde el 8 por 100 hasta el 30 por 100.

Centros cívicos y deportivos:

Poseen centros cívicos	46 por 100
Previsto o en construcción	54 por 100
Poseen centros deportivos	65 por 100
Previsto o en construcción	35 por 100

Tipos de campos de deportes que más predominan:

- 1.º Tenis-Piscinas.
- 2.º Baloncesto.
- 3.º Frontones.
- 4.º Minigolf.
- 5.º Picaderos.
- 6.º Boleras.

Distancia media:

$$\bar{D} = \frac{\sum n_i d_i}{\sum n_i} = 35,6 \text{ Km.}$$

n_i = n.º de urbanizaciones.

d_i = distancias aproximadas.

R E S U M E

CABINET D'ETUDES ECONOMIQUES: *Les urbanisations dans la province de Madrid.*

L'étude est initié par une bref exposition de l'essor de toute sorte qui a eu lieu à Madrid au cours des dernières années.

Sur le point suivant, sont expliqués, en détail, les problèmes qui accablent certaines capitales européennes et les solutions trouvées pour ressoudre les mêmes. Ensuite, on fait référence à la décongestion des capitales à l'aide du déplacement des nouveaux habitants vers des municipalités situées aux alentours des grandes villes.

On passe, ensuite à analyser les urbanisations du type récréatif, installées dans des lieux convenables, pour y réposer de toutes les fatigues de la vie cotidienne à Madrid.

Plus tard, l'on cite les motifs qui ont promu le developpement de cette classe d'urbanisation.

Cet étude prend fin par une liste nominale des urbanisations groupées par municipalités de la province de Madrid, sur les caractéristiques les plus importantes des mêmes et une carte de la province où son signalées chacune des urbanizations.

S U M M A R Y

BUREAU OF ECONOMIC RESEARCH: *City plannings in Madrid province.*

The study is initiated with a brief on the growth which Madrid has gone through on the last years in every respect.

The following section details the problems which certain european capitals overbear and the ways to solve them.

A reference is made on the relieving of demographic congestion of big cities removing the new settlers to smoller villages located at the sorroundings of the huge capitals.

Afterwards an analysis is made of urbanizations of recreational sort placed in adequated spaces fitted as places where a rest can be enjoid leaving behind the irksomes caused by Madrid daily life.

A relation is given on the motives which have promoted the development of these kind of urbanizations.

The study ends with the nominal account of urbanisations grouped by municipalisties in Madrid province, their most outstanding characteristics, and a map of the said province pointing each one of them.

Z U S A M M E N F A S S U N G

KABINETTE FÜR WIRTSCHAFTSSTUDIEN: *Urbanisationen in der Provinz Madrid.*

Die Studie beginnt mit einer kurzen Betrachtung der quellen Entwicklung, die Madrid inden Letzen Jahren erfahren hat.

Als nächstes werden Probleme aufgeführt, die eine Reihe von europäischen Grosstädten belasten und bestehende Möglichkeiten zur Behebung derselben. Anschliessend wird Bezug genommen auf die Ansiedlung in Städten mit Einwohnerüberschuss in den ausserhalb der Grosstädte gelegenen Gemeinden.

Die nächste Betrachtung gilt den Aussenvierteln, die der Erholung von den in Madrid reproduzierten Anstrengungen dienen und die in entsprechenden Zonen angesiedelt sind.

Danach werden die Gründe untersucht, die die Entwicklung dieser Zonen hervorgerufen haben.

Die Betrachtung schliesst ab mit einer Aufstellung der in den umliegenden Gemeinden Madrids erschlossenen neuen Viertel, deren wichtigsten Charakteristiken und einer Karte der Provinz Madrid, auf der sämtliche Urbanisationen eingetragen sind.