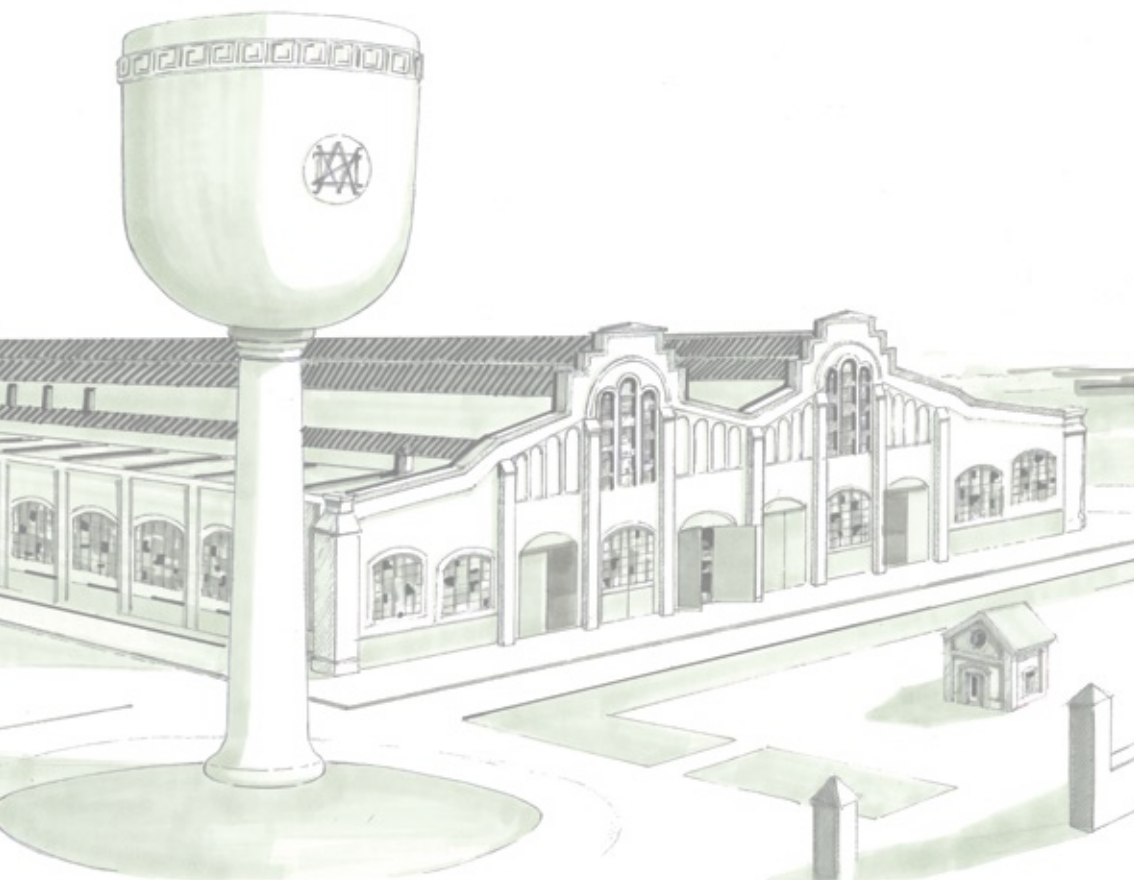


Cartografía de la memoria obrera de Villaverde Este

Silvia González Iturraspe (Coordinación)

Miguel Rodríguez Pérez, Jesús Moreno Mérida y Marcos Novalbos Izquierdo (Textos)

José María Martínez Murillo (Ilustraciones)



Equipo de coordinación:

José María Galán Herreros, Jesús Moreno Mérida, Manuel Desviat Belinchón, Francisco Andrés Burbano Trimiño, José Luis Ridao Menchero, Silvia González Iturraspe, Marcos Novalbos Izquierdo, Miguel Rodríguez Pérez.

Análisis y elaboración de textos:

Miguel Rodríguez Pérez, Jesús Moreno Mérida y Marcos Novalbos Izquierdo.

Ilustraciones: José María Martínez Murillo.

Colaboración de fotografía y otros recursos gráficos: Cronistas de Villaverde.

Diseño y maquetación: Sara Santana.

Organiza: Asociación Vecinal La Unidad de Villaverde Este.

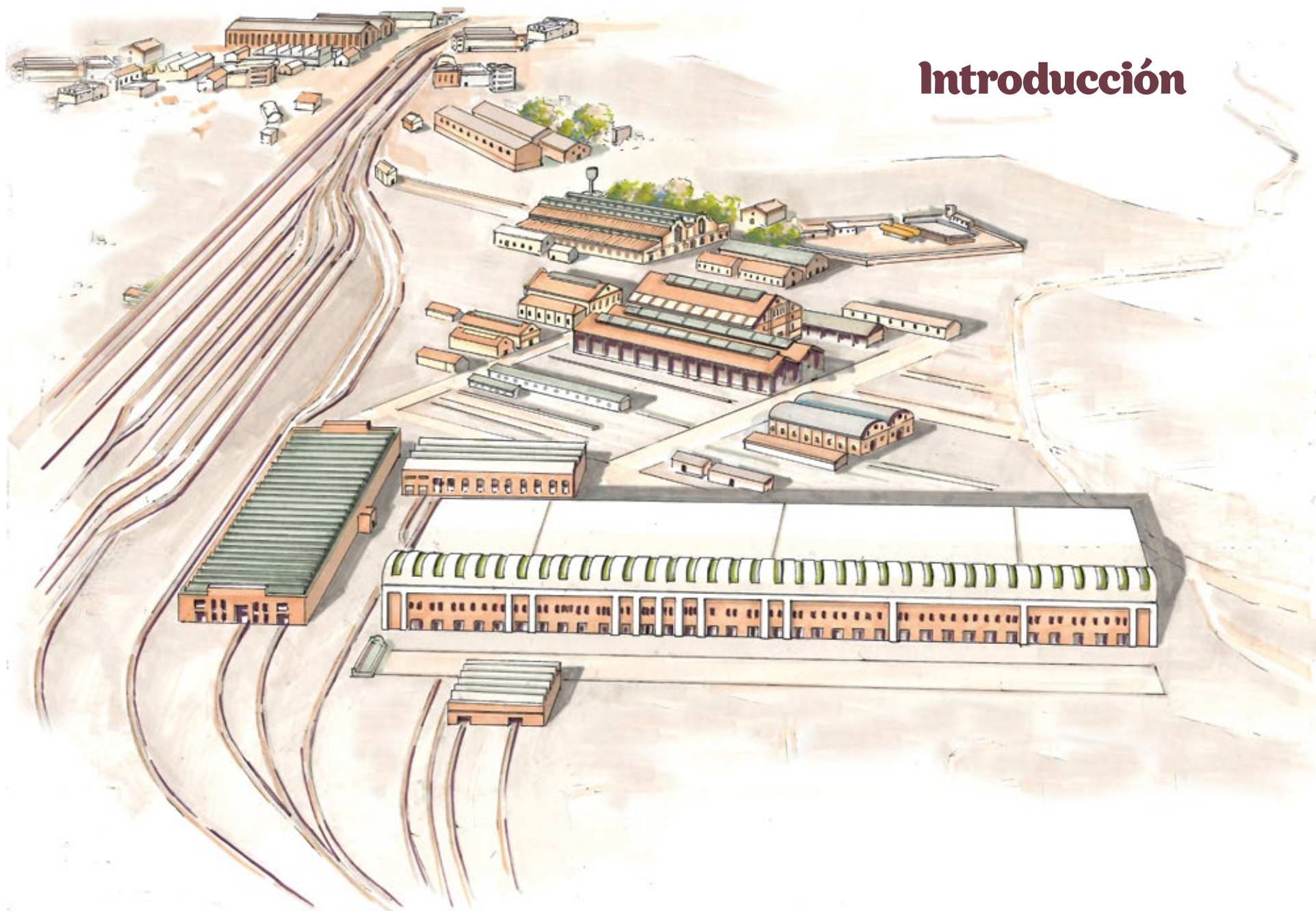
Colabora: Ayuntamiento de Madrid.



Número de depósito legal: M-23291-2025

Introducción.....	7
El Proceso Histórico	11
La Planificación del Proceso	21
La Huella en la Memoria.....	29
La Resignificación de la Memoria Obrera del Barrio.....	41
Catálogo de Empresas	49
Entrevistas.....	63
Bibliografía.....	83

Introducción



Los vecinos y vecinas de Villaverde hemos dedicado un gran esfuerzo a la preservación de nuestra memoria histórica. A través de colectivos y asociaciones vecinales, hemos trabajado para reconocer y poner en valor el papel de Villaverde como un enclave estratégico de comunicación ferroviaria y, hasta los años ochenta del siglo pasado, uno de los principales núcleos industriales del país.

Villaverde ha sido, durante décadas, una auténtica “sala de máquinas”, un lugar al que a mediados del siglo XX llegaron miles de migrantes manchegos, extremeños y andaluces en busca de un futuro lejos de la pobreza rural. Con su esfuerzo y trabajo, impulsaron el desarrollo de la gran industria de este país. Sin embargo, las huellas de ese pasado han sido borradas, ya sea por desidia o por el interés político de silenciar la historia de lucha obrera que estas circunstancias encierran. Como decimos, en los años ochenta y noventa, se difuminaron las señales del pasado industrial de Villaverde. El proceso de desindustrialización destruyó miles de empleos y aquí quedaron naves industriales abandonadas, olvidadas y dismanteladas en la mayoría de los casos. La “deuda” histórica con quienes hicieron próspera la economía de nuestro país, con quienes levantaron barrios donde solo había descampados y campo, nunca llegó a saldarse.

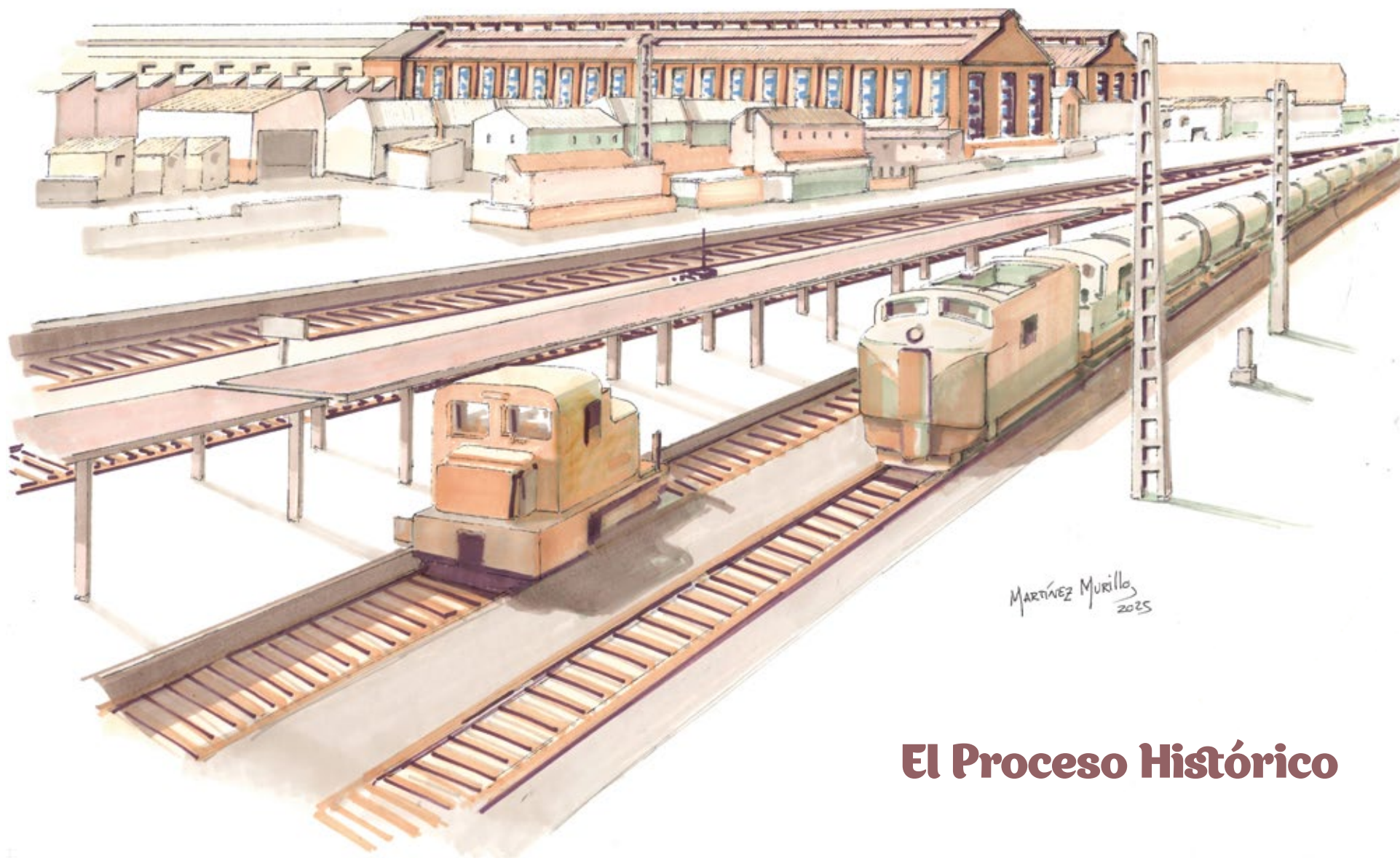
A golpe de excavadora y ladrillo, las factorías dieron paso a urbanizaciones de vivienda o centros comerciales. Donde antes se alzaban pequeñas empresas y fábricas, hoy quedan descampados y espacios baldíos. La preservación de la memoria ha sido, en el mejor de los casos, una batalla cuesta arriba. Solo gracias a la persistencia vecinal se han logrado avances, como la recuperación de la Nave Boetticher. Este emblemático símbolo obrero, rescatado en los años noventa por el movimiento por la Dignidad del Sur y las asociaciones vecinales, es uno de los pocos vestigios que han resistido al olvido.

Sin embargo, el margen este de Villaverde, desde la Avenida de Andalucía, es hoy un erial donde el pasado ha sido arrasado. Nada queda que recuerde el origen ferroviario de Villaverde Bajo, a duras penas queda el patrimonio histórico de unos maltratados pabellones que si sobreviven es por el empeño de trabajadores/as y vecinos/as. En la Carretera Villaverde a Vallecas no hay rastro de la Vers, S.A., la Hispano-Química o Avesur. Un poquito más arriba, nada referencia la presencia de Tafesa, frente a Centro de Salud Los Rosales. En la Calle Agustóbriga, tampoco podemos imaginar la dimensión histórica que adquirió Euskalduna. En el inmenso solar que limita la Calle Estroncio, un descampado abandonado es el vestigio de la antigua CAT. Tafesa. Tampoco la Konga, embotelladora de gaseosa de difusión estatal, que se localizaba muy cerquita de la estación, es mínimamente recordada. No queda manera de recordar en la Calle Vicente Carballal a las empresas como Hierros Durán, Muelles Toledo, IDM, Plamet... que allí se implantaron. Por señalar algunos ejemplos.

Si aún persiste algún legado de aquel pasado industrial, es gracias a la chimenea de la Norah, emblema de San Cristóbal. También a las históricas colonias de vivienda de trabajadores de Renfe y Vers, aún en pie, que muestran la importancia de estas industrias en el distrito. De hecho, la propia Asociación Vecinal tiene hoy su sede en la colonia ferroviaria de Los Rosales, testimonio vivo de la memoria obrera de la zona.

Es por ello que hemos decidido recuperar esa memoria y reconocer la justa labor de quienes hicieron Villaverde Bajo. Por un lado, recogiendo el testimonio oral de quienes fueron protagonistas de estos espacios: trabajadores/as, líderes sindicales, vecinos/as... Por otro, cartografiando la zona para poder señalar la importancia de unos y otros lugares. Espacios cargados de simbolismo a pesar de una desidia que pretende borrar todo el pasado.

Porque fueron, somos. Porque somos, serán.



El Proceso Histórico

El pasado obrero de Villaverde, indisoluble de la implantación industrial que experimentó su territorio, es más fácil de comprender cuando se atiende a nuestra vecindad con la capital del Estado, al desarrollo urbano e industrial que experimentó esta y a los procesos globales de industrialización que afectaron a todo Occidente, especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Sin tener en cuenta esa perspectiva es difícil entender el enorme cambio operado en nuestro barrio durante el último siglo, y particularmente en el periodo que va desde el inicio de la década de los años cuarenta del pasado siglo hasta finales de los años sesenta, intervalo en el que la población residente en el espacio ocupado por el antiguo municipio de Villaverde pasó de 8.000 habitantes aproximadamente a 246.000.

Estas notas introductorias se centrarán en el sector oriental del distrito de Villaverde, nuestro objeto de análisis, que no es otro que el espacio comprendido, administrativamente, por los barrios de Butarque, Los Rosales y San Cristóbal de los Ángeles; y popularmente por los barrios de EL Espinillo, Oroquieta, Villaverde Bajo, Butarque y San Cristóbal. Como se apuntaba al comienzo, no se puede disociar la evolución de este espacio de las dinámicas que operaron y operan en todo el territorio del actual Distrito; por tanto, en ocasiones, el ámbito del análisis, datos y observaciones trasciende a los límites del marco geográfico de referencia.

Si hubiera que establecer una secuencia temporal en el proceso de industrialización de Villaverde, podríamos distinguir tres etapas:

- Antes de la guerra de 1936, periodo en el que aparecen factorías emplazadas junto al ferrocarril, muy relacionadas con este medio de transporte, que conviven con algunos establecimientos antiguos surgidos de una industria tradicional preexistente (tejares, cerámica...).
- Entre 1940 y 1970, periodo en que se instalan grandes factorías metalúrgicas, en cuyo proceso de implantación es determinante la intervención pública. Es en este periodo cuando se acelera el crecimiento de la producción industrial, y del número de establecimientos, sobre todo metalúrgicos, lo que ocasionó la atracción de miles de trabajadores y sus familias; un fenómeno migratorio muy intenso que, asociado a él, ocasionó enormes problemas de servicios públicos, vivienda y equipamientos urbanos.
- A partir de 1970, etapa en la que se inicia el declive industrial, más evidente a partir de la segunda mitad de esa década y sobre todo en las empresas con fórmulas de producción extensiva. Ciclo que se ve acompañado de un proceso de diversificación industrial y del incremento de los establecimientos de menor tamaño con formas de producción intensivas.

A mediados del siglo XIX, el sector comprendido entre la carretera de Andalucía y el río Manzanares estaba ocupado, fundamentalmente, por huertas y campos de labor que aprovechaban las aguas de este río y de arroyos próximos como el de Butarque; aunque también había cierta actividad preindustrial basada en los recursos naturales y el aprovechamiento geológico de los materiales sedimentarios presentes en los valles y vaguadas de su entorno¹. Este escenario rural se alteró sustancialmente a partir de la segunda mitad del siglo XIX de la mano de la revolución en el transporte que supuso la aparición del ferrocarril, y la actividad industrial asociada a él. Fenómeno, este último, que adquirió especial intensidad durante los años veinte y las décadas de los cincuenta-sesenta del pasado siglo en nuestro barrio al constituirse su estación como

1. Madoz, a mediados del siglo XIX, señalaba en su Diccionario..., que las actividades económicas principales de los vecinos eran la agricultura y la ganadería, aunque ya daba cuenta de la presencia industrial: dos molinos harineros y cuatro hornos para la producción de tejas. (Madoz, 1949, XV, pág. 296).

el punto de máximo tráfico ferroviario de la antigua red de compañía MZA y después de RENFE², lo que estimuló el emplazamiento de un importante número de plantas industriales ferroviarias. Pero, además, ese brusco cambio se explica, también, por el rol urbano que se les asignó a nuestros barrios en los planes de ordenación del área metropolitana de Madrid durante todo el siglo XX.

El desarrollo del ferrocarril en el distrito de Villaverde, durante la segunda mitad del siglo XIX, facilitó que actividades tradicionales del municipio experimentaran un importante desarrollo industrial. Tal fue el caso de los tejares preexistentes que, a partir de entonces, introdujeron formas de producción modernas (Cerámica Norah y María Paz-Nueva Cerámica, p. ej.). La presencia de esa industria antigua, junto a un viejo núcleo de población (Villaverde Alto), y la aparición de una nueva pieza urbana (Villaverde Bajo), como consecuencia del desarrollo del ferrocarril³, y su derivada industrial, comienzan a perfilar la inequívoca definición del entonces municipio como un espacio obrero donde la industria y la residencia de los trabajadores estarán íntimamente ligadas.

Esa implantación ferroviaria no solo va a estar presente en el trazado de sus líneas, sino también en una actividad industrial potente. El primer taller relacionado con el ferrocarril que se localizará en el Distrito, y uno de los primeros de lo que hoy es Madrid, fue el de la Sociedad de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal que, a comienzos del siglo XX, contaba con 276 obreros (M.^a Isabel del Río, pág. 43). Será esta actividad la que condicionaría, en gran medida, la asignación al Distrito de la función industrial en todo el planeamiento urbano de la primera mitad del siglo XX. Se traspone así, al espacio de Villaverde, el patrón de desarrollo del capitalismo industrial donde la industria y el ferrocarril se interrelacionan para la implementación del modelo económico emergente en Occidente durante la segunda mitad del S. XIX, y gran parte del XX.

En nuestros barrios, antes de 1936 ya se habían instalado varias firmas industriales relacionados con la actividad ferroviaria:

- Talleres de la Compañía de los ferrocarriles Madrid-Cáceres-Portugal⁴ (después de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, y en 1941 con la nacionalización de las compañías ferroviarias y creación de RENFE, pasarán a ser de la Compañía Auxiliar de Transportes. Finalmente, los talleres acabarán por ser titularidad de TAFESA).

2. La densidad del tráfico ferroviario en Villaverde Bajo obligaría a las compañías a instalar los más novedosos sistemas de seguridad en sus instalaciones. Así el primer sistema de enclavamiento hidráulico instalado en España (sistema Bianchi) se emplazó en Villaverde Bajo y permaneció en servicio, con algunas modificaciones, hasta 1998. Posteriormente, en 1923, dos años después del trágico choque entre los expresos de Andalucía y el de Toledo que costó la vida a once personas y provocó decenas de heridos, se implantó el sistema de seguridad para la circulación del bloqueo automático entre Madrid y Villaverde.

3. La primera línea férrea que atravesó nuestro Distrito fue la que uniría Madrid con Aranjuez, en 1851, posteriormente prolongada hacia Andalucía y el Levante español. La segunda fue la de Madrid-Malpartida de Plasencia en 1865, que después sería absorbida por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Cáceres y Portugal en 1880. La tercera sería la del ferrocarril Madrid-Ciudad Real-Badajoz, construida en 1876, que aprovechaba el trazado de la primera hasta lo que es hoy la estación de Villaverde Bajo para dirigirse después a Getafe. La primera y la última de estas tres líneas, históricamente, han fragmentado la comunicación entre distintos barrios de nuestro espacio y, además, los han definido y diferenciado administrativamente.

4. La Compañía de ferrocarriles MCP (Madrid a Cáceres y Portugal) se constituyó como nueva empresa en París el 7 de diciembre de 1880, para hacerse cargo de las tres concesiones que integraban la línea directa entre Madrid y Lisboa. Después de vencer sucesivos trámites administrativos, MZA y MCP llegan a un acuerdo firmado en París el 13 de febrero de 1883 por el que se desglosa la entrada en Madrid de la MCP desde Villaverde Bajo, directamente a la estación de Delicias, dejando como explotación conjunta los 7,495 km de los enlaces a ambas estaciones desde Villaverde con la línea de Madrid a Ciudad Real.

- Euskalduna. Se instaló en 1922, en terrenos junto a la carretera de Villaverde a Vallecas y a las vías del ferrocarril a Andalucía a fin de producir material ferroviario. Décadas después pasarían a ser ATEINSA.

- Talleres de la Compañía de ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA, después Renfe Material Fijo). Se instalan en 1924. Su elemento más visible actualmente es la Copa que sirvió de depósito de agua para abastecer al taller y a los pabellones de viviendas de ferroviarios anexas.

Los talleres de la Compañía de Ferrocarriles Madrid-Cáceres-Portugal desarrollaron su actividad exclusivamente en la reparación de material ferroviario, pues la construcción a nivel nacional, durante todo el siglo XIX es prácticamente nula⁵. No será hasta la segunda década del siglo XX cuando aparezcan en nuestro barrio nuevos establecimientos industriales relacionados con el ferrocarril. El contexto internacional va a favorecer esa presencia: la falta de aprovisionamiento a causa de la I Guerra Mundial y la imposibilidad de importar material motor impulsan la industria ferroviaria; emergen empresas como la VERS y Euskalduna (dedicada también a la construcción naval) que dan el salto a la industria ferroviaria asumiendo la fabricación de material de tracción. Esta última tuvo en Villaverde una de las factorías más importantes a nivel nacional de producción de locomotoras de vapor. Poco después de que Euskalduna se instala en Villaverde abre el Taller de Puentes y Almacén de Vías y Obras de la compañía ferroviaria Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) debido a la falta de espacio en los talleres generales de esta compañía en Atocha, diez años antes Eduardo Maristany, director general de la MZA, ya había advertido de la necesidad de la instalación en Villaverde de esa sección. Desde entonces esta planta de montaje, que sería dotada con equipamientos modélicos e introduciría novedosas formas de producción, sería conocida como Taller Central.

En estos edificios industriales se intentó aplicar la organización científica del trabajo adoptando algunos modelos basados en el taylorismo mediante la descomposición de los procesos productivos en operaciones sencillas para después cronometrarlas, y a partir de ahí eliminar los tiempos perdidos. Se reorganizaba así todo el proceso productivo para alcanzar una mayor eficiencia en la velocidad de producción. Esta metodología, la base de las cadenas de producción, se intentó implantar ya a partir de los años 20 en los talleres ferroviarios del barrio. Eduardo Maristany defendía ese proceso como un elemento de superación de los conflictos entre trabajador y jefe. Desde su posición de director general de la MZA desarrolló una política paternalista que dotó de diferentes servicios a los trabajadores ferroviarios aceptando a los sindicatos como interlocutores. La compañía pretendía de esta forma crear un vínculo de los obreros con la empresa que fuera más allá del estrictamente laboral. El taller de Villaverde fue, en cierta medida, un laboratorio de aplicación de este modelo donde conjugando las formas de producción tayloristas –adaptadas a las circunstancias específicas del ferrocarril– con actuaciones sociales desde el paternalismo, se pretendía superar las contradicciones del capitalismo. Esta visión que se extiende a la mayoría de las grandes empresas que se asientan en nuestro barrio en los años previos a la guerra, también adoptada durante el franquismo, explica la construcción de viviendas para los trabajadores (Pabellones Ferroviarios de la calle Eduardo Maristany, colonia de Vers, de Renfe en Villaverde Bajo y San Cristóbal, colonia de Euskalduna, colonia de la Compañía Hidroeléctrica...), y la dotación de escuelas y centros de formación propios desde los que los familiares de los trabajadores podían acceder a la misma empresa.

5. La ausencia de empresas dedicada a la fabricación de material es un fenómeno de carácter nacional que se explica, fundamentalmente, en la exención arancelaria a la importación de material ferroviario (lo que no estimulaba la fabricación local); en las mejores características técnicas de la producción europea y en la estructura del capital de las empresas, que en una proporción importante tenían un origen foráneo.

El crecimiento de la actividad ferroviaria en este periodo, como elemento esencial en el modelo de desarrollo industrial en el mundo Occidental planteó una tensión entre la financiación pública y privada, la ordenación del territorio, y el papel del Estado, que desembocó en la inestabilidad de las operadoras ferroviarias en los años treinta del pasado siglo, que se conocería como «el problema ferroviario», problema extendido a las empresas de toda Europa y acrecentado por la aguda crisis del capitalismo de esos años. En España ese conflicto quedaría superado, tras el desastre de la guerra de 1936, con la nacionalización de todas las operadoras privadas.

Acabada la guerra de 1936, el Plan General de Ordenación Urbana de 1941 intentó, en cierta forma, amortiguar los desastres del conflicto y la escasez de medios de transporte apoyándose en la infraestructura ferroviaria para emplazar la industria (González Yanci, 1976, pág. 337). Industria que tras el periodo bélico era fundamental para la reconstrucción del país, y para materializar la idea de Madrid como la gran capital del Estado central del nuevo Régimen. El ferrocarril mantendrá la hegemonía como medio de transporte estratégico durante la posguerra y las décadas siguientes. Para ello había que modernizar y reparar un material ferroviario que, en muchos casos, tenía más de medio siglo de antigüedad. La creación de RENFE, a partir de la nacionalización de las antiguas compañías ferroviarias privadas va a tener una repercusión importante en el desarrollo de la industria ferroviaria en general a nivel nacional, y en particular en Villaverde, pues la nueva empresa destinará el antiguo espacio de los talleres de la MZA a taller de Material Fijo. Esta decisión vital en un contexto de posguerra en el que hay un trabajo ingente de reparación y reconstrucción, se convertirá a largo plazo en un hecho fundamental para el desarrollo del barrio como punto de referencia ferroviario y, probablemente, como antecedente necesario en la creación de los Talleres Autónomos de RENFE (posterior TCR) dos décadas después. Además, al constituirse la Compañía como único demandante en el país va a favorecer el desarrollo industrial de este sector con tanta presencia en nuestro barrio.

De las seis zonas industriales planificadas por Bidagor para Madrid, dos se localizaban en Villaverde para industrias del metal y del transporte, sectores fomentados por la política autárquica dominante en la primera etapa del franquismo. Por ello a la industria existente ya en nuestro espacio (Talleres de Renfe y Euskalduna) se suma la rápida llegada en los años cuarenta del pasado siglo de otras grandes factorías entre las que destacan:

- VERS S. A. en 1942. Cuya actividad se desarrolla hasta 1976.

- CAT. Tras la Guerra de 1936, como ya se apuntaba anteriormente, con la nacionalización de las compañías privadas de ferrocarril y el nacimiento de RENFE, los talleres de la antigua Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España pasaron a manos de la Compañía Auxiliar de Transportes (CAT).

- TRANFESA. Desarrolla su actividad a partir de 1943.

- Técnica Química Hispana S.A. Se instala en 1947 en la carretera de Villaverde a Vallecas, junto a la VERS.

Si trasponemos estas localizaciones sobre la traza urbana observaremos como se consolida así un eje industrial en torno al ferrocarril y a las carreteras de Villaverde-Vallecas y a San Martín de la Vega. Se pone de manifiesto, de esta forma, que es la accesibilidad a las vías de comunicación el factor determinante en la localización de estas grandes factorías. Factor, además, citado en primer lugar por los empresarios como determinante para la instalación de sus establecimientos (Del Río Lafuente, pp. 176-183).

Entre 1939 y 1945 se llevó a cabo una labor de recuperación y reparaciones de material ferroviario en la que van a destacar las plantas establecidas en nuestro barrio (Euskalduna, Vers y CAT). La finalización de la II Guerra Mundial no pudo aprovecharse, como la oportunidad que era, para el desarrollo del sector hegemónico en la industria de Villaverde por la imposición del bloqueo internacional al Régimen franquista y el déficit de materias primas básicas. El Plan General de Reconstrucción de 1949 haría especial hincapié en la modernización de los talleres ferroviarios, a pesar de ello, la falta de materias y la urgencia de las reparaciones impedía abordar la demanda de construcción de material. Se repetía la dependencia exterior padecida décadas antes (Cayón García, 1999).

Las empresas encontraron un grave problema para su implantación en los años cuarenta ante la falta de una infraestructura mínima que permitiera el desarrollo de sus actividades. Los escasos servicios básicos existentes habían quedado destruidos durante la guerra, así que en los años cuarenta las tareas de urbanización, alcantarillado y abastecimiento de aguas hubo de asumirlas la Dirección General de Regiones Devastadas. La circunstancia de que Villaverde en general, y en particular, la parte oriental que nos ocupa, fuera frente de guerra durante toda la contienda bélica desde 1936 a 1939; así como la urgencia de las autoridades franquistas por crear unas condiciones óptimas para posibilitar el asentamiento de centros de producción estratégicos en el contexto de aislamiento internacional de la Dictadura, fueron los factores determinantes que empujaron a que fuera ese organismo quien asumiera esa tarea durante la segunda mitad de los años cuarenta⁶.

Durante la década de los años sesenta se llega a la mayor actividad industrial en el espacio que nos ocupa, tanto por el número de firmas implantadas, como por el volumen de la producción. Es en estos momentos cuando la importancia, y presencia, de las plantas industriales de carácter extensivo, de gran superficie, y gran número de trabajadores, llega a su mayor desarrollo. Los planes de estabilización y desarrollo del país, tras la etapa de aislamiento internacional, con la entrada de capital, y el apoyo de los Estados Unidos, favorece un crecimiento económico en el que hay una menor presencia del impulso del Estado. El acelerado crecimiento económico de Europa tras la II Guerra Mundial, la hegemonía de los procesos de producción fordista conjugados con las inversiones de capital norteamericano en el continente, y el desarrollo de políticas sociales en los países occidentales como respuesta a las demandas ciudadanas y, también, como estrategia para frenar la expansión de los sistemas socialistas en plena Guerra Fría, alcanzan finalmente a la economía del país que, aunque emplazado en la periferia geográfica y económica, se verá alcanzado por la ola del potente crecimiento económico occidental⁷.

6. La proximidad de algunos directivos de las empresas asentados en los círculos de poder permitió acelerar la realización de las obras necesarias, de manera que en 1945 se puso en funcionamiento la acometida del agua y en 1946 las obras de saneamiento y alcantarillado.

7. Las dificultades de la Dictadura para engancharse al crecimiento económico europeo tras la II Guerra Mundial, debido a su aislamiento político internacional, se fueron difuminando tras los Pactos de Madrid firmados con Estados Unidos. En esos acuerdos los norteamericanos consiguieron el estratégico emplazamiento de bases militares desde las que operar en nuestro territorio. A cambio el país recibiría una compensación económica de Estados Unidos entre 1953 y 1963 de algo más de 1500 millones de dólares, básicamente créditos gestionados por el Export-Import Bank para comprar productos estadounidenses. Esos acuerdos globales se concretaron en el mundo ferroviario en planes de modernización y en la adquisición de material que, con destino a Renfe, sería mantenido y reparado en los diferentes talleres del barrio. Lo que en la práctica facilitó la ampliación de estos. Por ejemplo, en 1955, llegaron 17 locomotoras diésel-eléctricas Alco (Marilyn les llamaban los ferroviarios por su procedencia norteamericana y la suavidad de sus vibraciones), dos años más tarde otras 24 que serían puestas a punto en la factoría de Euskalduna del barrio, a las que sumarían más de 80 de la serie 2100 en la primera mitad de los años sesenta.

A finales de los años cincuenta se aprecia claramente el cambio de tendencia, pero fue el periodo comprendido entre 1960 y 1974 cuando se produce el salto económico. Un salto que, incluso, gozó de una buena aceptación en la ampliación en el mercado exterior. Un ejemplo de ello es la exportación de producción de material ferroviario hacia Latinoamérica.

Durante esta etapa en nuestro barrio será la industria metalúrgica, en especial la asociada a la producción ferroviaria, el sector hegemónico; aunque a partir de los años 60 también la industria química, artes gráficas y la alimentaria (Avesur, Konga...) cobran importancia. Se instalarán nuevas industrias y se ampliarán algunas de las ya asentadas previamente. El sector del Metal, ocupaba a mediados de los setenta, antes de que se desatase la crisis de aquella década, más del 85 % del suelo industrial y la química el 8%. En nuestra área de estudio, en ese periodo, se localizaban el 25,78 % de los establecimientos industriales del Distrito y ocupaba a cerca del 12% de los obreros del sector.

En la siguiente tabla (M.^a Isabel del Río pp. 235-237) se muestran el número de establecimientos industriales por sectores y su número de empleados en nuestra área de análisis a mediados de los setenta, quizás el momento de mayor actividad industrial:

SECTOR	Nº ESTABLECIMIENTOS	Nº TRABAJADORES
Alimentación	3	33
Papel y artes gráficas	1	16
Químicas	4	120
Construcción, vidrio y cerámica	3	99
Metalúrgica	21	3.245
Otros	1	24
TOTAL	33	3.537⁸

De estos establecimientos industriales, en ese momento máxima implantación industrial, destacaban por su importancia (Del Río Lafuente, pág. 240):

8. De los 3.245 obreros empleados en el sector del Metal, 1.492, se dedicaban a la industria relacionada con material ferroviario, 416 al sector del automóvil, 855 a calderería y muebles metálicos, 59 a material eléctrico, 37 a industria básica del hierro y acero, 297 a maquinaria.

EMPRESA	FECHA INSTALACIÓN	SUPERFICIE PARCELA (m ²)	SUPERFICIE DE PLANTAS (m ²)	Nº TRABAJADORES
VERS. S.A.	1942	58.530	22.500	502
ASTILLEROS ⁹	1920	67.980	67.823	713
TRANFESA	1961	82.235	20.000	277
RENFE ¹⁰	1924	265.927	50.000	1.200

En el ámbito de las empresas ferroviarias, la inauguración por parte de RENFE en septiembre de 1967 de los Talleres Autónomos de Villaverde (más tarde Taller Central de Reparaciones, TCR, y finalmente Base de Mantenimiento Integral) va a ser una decisión que afectará notablemente a la actividad productiva del resto de las empresas ferroviarias, además de la enorme incidencia económica, social y urbana que tuvo en Villaverde Bajo y San Cristóbal de los Ángeles. La creación de los Talleres Autónomos de Villaverde, y la modernización de otros talleres de menor entidad en el resto del Estado, en un momento de expansión económica fruto de los planes de estabilización, posibilitaría que, a partir de 1969, RENFE decidiera ocuparse de la práctica totalidad de las reparaciones de sus vehículos, además de abordar el estratégico cambio de modelo de tracción de vapor a diésel y eléctrico¹¹. Esto supondría a medio plazo un golpe a las empresas privadas ferroviarias que vieron reducida sus cargas de trabajo, lo que unido a las crisis del sector metalúrgico y del ferrocarril a partir de los años setenta implicaría a la larga la reestructuración de las empresas o incluso a su desaparición (Euskalduna-ATEINSA, VERS)¹².

Será en el año 1972 cuando se alcance el cenit de la industria en Villaverde. El crecimiento industrial que se había acelerado en los últimos años, espoleado por los planes de desarrollo franquistas, aupados por

9. Astilleros Españoles, absorbió Euskalduna, ya que aquella resultó de la fusión de la Sociedad Española de Construcción Naval S.A., Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques S.A, y Astilleros de Cádiz. Astilleros ocupaba el noveno lugar entre las 500 empresas más importantes del país, y la primera en construcción naval.

10. Del Río Lafuente no ofrece datos de RENFE. Los datos aquí reseñados han sido obtenidos de otras fuentes.

11. Fue en la década de los años sesenta del pasado siglo, con la publicación del Plan Decenal de Modernización ferroviario (PDM) que abarcaba el período 1964-1974, cuando se reforzaron y se consolidaron importantes avances tecnológicos. Para ello se creó en RENFE un Departamento de Organización y Métodos que, entre otros objetivos, trabajase en un plan para racionalizar la producción en los talleres mediante la creación de oficinas para la planificación de la producción, la elaboración de planes de mantenimiento del material y la formación de trabajadores en métodos y programación. Se abundaba así en la organización científica del trabajo en los talleres ferroviarios. La materialización de todo este vasto plan de modernización, en nuestro barrio, fue la construcción del TCR, denominación por la que comenzaron a conocerse lo que hasta entonces habían sido los Talleres Generales.

12. Euskalduna creó en 1973 Aplicaciones Técnicas Industriales S. A. (ATEINSA) con el propósito de sanear su complicada situación económica, a pesar de lo cual, y de contar con la intervención pública del Instituto Nacional de Industria (INI), no se consiguieron los resultados buscados. VERS cerraría sus puertas en 1976 tras un importante conflicto laboral y social, iniciado tras el despido de tres trabajadores por la reivindicación de mejoras laborales que desencadenó una huelga indefinida, aprovechada por los responsables de la empresa para liquidar la empresa, pues la factoría de Málaga había cerrado el año anterior al «calor» de los nuevos planes urbanísticos que se estaban «cociendo» y que ya apuntaban a desarrollos residenciales en un espacio muy codiciado para la especulación (barrio de Huélin, junto a la playa). Aquel conflicto dejaría una profunda huella en la memoria social de Villaverde Bajo.

la inversión extranjera y las remesas de liquidez que envían los españoles emigrados a Europa, se va apagando. La crisis se hará patente a partir de 1975, la desindustrialización, la descentralización productiva y la deslocalización se extiende en una estrategia orientada a partir de entonces a fragmentar la cadena productiva en establecimientos más pequeños, intensiva en el trabajo, y así evitar la fuerza adquirida por los trabajadores a través de sus organizaciones obreras. Serán empresas donde la precariedad de los derechos laborales y la desregulación es más evidente, donde las conquistas y servicios asociados a las relaciones laborales decrecen proporcionalmente al tamaño y número de trabajadores.

Es la industria pesada la que estará en la picota, la que va a entrar en una profunda crisis en la década de los 70, como en el resto de los países de Europa occidental. Ese proceso se agudiza, en mayor medida si cabe, en Villaverde; un espacio periférico donde los sectores industriales maduros mantenían una presencia hegemónica. Comienza entonces un proceso de decadencia de los grandes establecimientos, mientras que los que desarrollan una actividad intensiva, de pequeño tamaño no relacionados con aquellos, comienzan a emerger¹³. Aquel proceso de industrialización enmarcado en el desarrollo global de la industria occidental tras la 2ª Guerra Mundial comienza a apagarse. Y con él se amortigua el complejo proceso que integró, además, la metamorfosis de una sociedad rural a otra urbana, con las consiguientes migraciones masivas comentadas, y que comportaron un profundo cambio social, cultural y económico a escala local, regional y estatal.

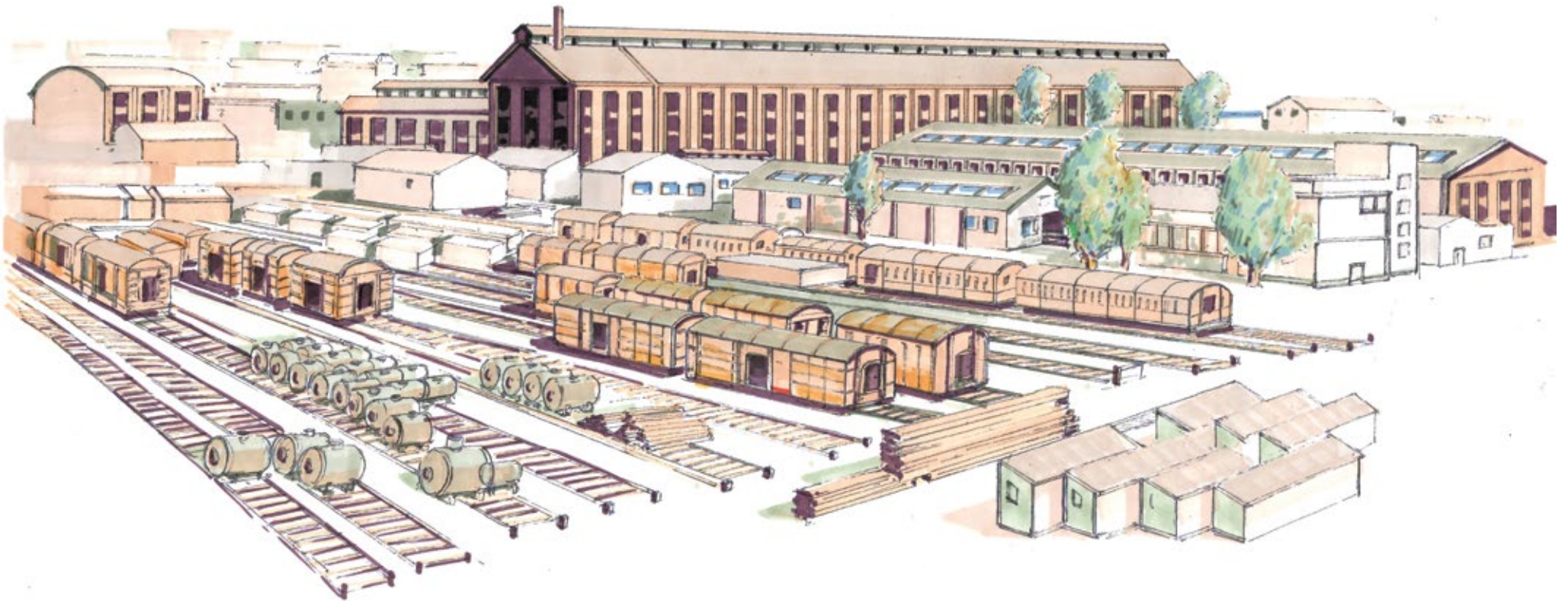
La crisis de la industria pesada, la deslocalización, y en consecuencia la desindustrialización de Villaverde, son el resultado de la implementación de las nuevas formas de reproducción del capital. Comienzan a cerrar factorías estratégicas que fueron impulsadas desde el Estado al inicio de ese ciclo. Afectará, no solo a las grandes empresas ferroviarias, también a los modelos de producción de otros establecimientos industriales del metal particularmente relacionados con la automoción, así G.I.SA, empresa subsidiaria de Barreiros-Chrysler-Peugeot (grupo empresarial más importante del Distrito, pero fuera de nuestro espacio de análisis), que tuvo una planta emplazada donde hoy se localiza el centro comercial Los Ángeles (Carrefour) echará el cierre en los años ochenta.

Posteriormente con la irrupción de la alta velocidad en el ferrocarril a partir de los años 90, se transformó toda la actividad industrial ferroviaria, tan presente en nuestro barrio. Desaparecen todos los talleres privados y se ve, también, afectado el taller de RENFE, pues la fabricación, mantenimiento y reparación del material se contrata con las multinacionales suministradoras de los nuevos trenes (Alstom, Bombardier, Siemens...).

Con el paso del tiempo, la huella de las plantas industriales se va difuminando en el espacio urbano, los lugares que ocuparon son recalificados en los planes de ordenación urbana y se construyen nuevas promociones de viviendas. Hoy solo los talleres de Renfe, el descampado de Tafesa, y las naves industriales al sur de San Cristóbal de los Ángeles nos recuerdan el pasado industrial de nuestros barrios.

13. Esa transformación se aprecia claramente en un área colateral a nuestro espacio de estudio como es el polígono de Marconi donde instalaciones maduras van dejando espacios vacíos, o son sustituidas por plantas de menor tamaño junto a nuevos desarrollos de establecimientos como es el caso del polígono de La Resina.

La Planificación del Proceso



MARTÍNEZ MURILLO
2025

Todo el proceso industrializador en nuestro barrio, y las realidades urbanas y sociales determinadas por él, encuentran sus causas, en gran parte, en los planes e intentos de ordenar territorialmente todo este complejo proceso económico y en las diferentes «medidas» que se legislaron al margen de estos.

Ya en los proyectos urbanos de Madrid de Zuazo y Jansen (1929) se asignaba a Villaverde una función industrial y de residencia obrera (M.^a Isabel del Río, pág. 69). El trabajo de Paz Maroto (1930) aborda directamente la anexión de los municipios limítrofes y la creación del «Gran Madrid», ya apuntado por Zuazo y Jansen, sectorializando Villaverde en zonas agrícolas, urbanizables y zonas para la gran industria. El plan General de Extensión de 1931 plantea la anexión y los enlaces de comunicación con los municipios limítrofes. En este Plan, donde se realiza la propuesta de zonificación de los usos del suelo del «Gran Madrid», Villaverde queda marcado para el uso industrial por estar nutrida de vías férreas, fácil acceso y superficies amplias.

En el Plan Regional republicano, del año 1939, ya está plenamente asumida la necesidad de la gestión conjunta de los servicios metropolitanos con las «ciudades satélites», como se denomina a Villaverde al que se asigna la función industrial (M.^a Isabel del Río, pág. 79).

El nuevo Régimen instaurado en 1939 estaba interesado en desarrollar en Madrid uno de los centros industriales más importantes del país, por lo que favoreció la implantación de importantes plantas de producción estratégicas en la ciudad y su entorno. En el mismo 1939 comienzan a impulsarse la instalación de grandes factorías en Villaverde. Se promulga la Ley para el Fomento de las Industrias de Interés Nacional, el 24 de octubre, y un mes después la Ley de Ordenación y Defensa de la Industria. En 1941, se constituye el Instituto Nacional de Industria, que será el organismo que canalizará y promoverá la iniciativa privada para implantar grandes plantas, o llevará la iniciativa en crearlas. Se ocuparía principalmente de industrias relacionadas con la defensa o aquellas que permitan el desarrollo de la economía en el periodo de la Autarquía. Boetticher y Navarro, y Marconi fueron las industrias más emblemáticas de Villaverde que nacieron al amparo del INI durante este periodo.

A comienzos de los 40, la nueva Administración franquista retoma proyectos urbanísticos que en gran medida ya habían sido planteados durante el primer tercio del siglo XX con la idea de ordenar lo que de facto ya era un área metropolitana. La primera medida fue la creación de la Junta de Reconstrucción de Madrid. Su primer cometido será la redacción de un plan de ordenación urbana, aunque algunas actuaciones no podían esperar a aprobar el Plan, por lo que se decretaron algunas disposiciones urgentes respecto al alcantarillado y abastecimiento de aguas, pues la infraestructura básica era muy deficiente. Las empresas hubieron de realizar obras de abastecimiento, o suministro, propios hasta que la actuación de Regiones Devastadas vino a paliar, parcialmente, las carencias.

El Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 1946, redactado en 1941, determinará definitivamente el futuro de los usos del suelo de Villaverde. El plan Bidagor, será el que configure la estructura urbana de Madrid, y por ende de Villaverde, durante las siguientes décadas. En este Plan se definen los poblados satélites del «Gran Madrid» y los clasifica según los usos del suelo asignados:

- Zonas industriales y militares
- Zonas residenciales de población modesta que trabaja en la capital y no tiene posibilidades económicas para acceder a una vivienda en el casco urbano de Madrid.

- Poblados de residencia para clases altas, con viviendas de baja densidad, y contacto con la naturaleza.

El Plan Bidagor establece una discriminación social y espacial al reservar zonas de baja calidad ambiental a la población obrera en donde industria y residencia (fábrica-barrio) conviven en el mismo espacio. Si bien esta ordenación territorial y social ya estaba asentándose antes del plan de 1946, pues en los planes de los años 30 ya se dibujaba esa configuración, el Plan en vez de corregirla lo que hace es consolidarla y reforzarla. Villaverde quedará apuntalado como una zona favorable para el asentamiento de una industria extensiva, especialmente en los sectores de la electromecánica, la metalurgia y el transporte, proponiéndose los espacios próximos a las estaciones de tren como lugares idóneos para su emplazamiento.

Además, la decidida voluntad política de colocar a Madrid a la cabeza del país va a suponer la necesidad un enorme contingente de emigrantes que necesitarían viviendas, transporte, equipamientos y servicios para su asentamiento. Servicios de los que nuestro barrio sufrirá un acusado déficit. La promoción pública de vivienda, y también la privada, en gran parte harán caso omiso al Plan Bidagor, en especial en áreas como Villaverde Bajo que actúa como espacio de recepción de emigrantes.

A comienzos de la década de los años 50 se redacta el Plan Parcial de Villaverde, zonificando y ampliando en detalle lo establecido en el Plan General. En él se establece sectorialmente el tipo de edificación residencial para lo que se conformaría como un nuevo distrito de la Capital. Se determinaban los diferentes tipos de viviendas en torno a los núcleos ya consolidados (Villaverde Bajo y Villaverde Alto), en general de tipo rural simple y en doble crujía, y para los núcleos en expansión en los que se denominaría «Villaverde Medio» (Oroquieta y Ciudad de los Ángeles) se edificaría en bloques abiertos rodeados de zonas ajardinadas que se elevarían a mayor altura en la franja que bordeaba la carretera de Andalucía, y que disminuirían de número de plantas a medida que gradualmente se alejaba de dicho eje. También se definirían los usos del suelo de carácter militar que, en este espacio, se relacionan estrechamente con el carácter industrial y la función de enlace ferroviario de este espacio: Parque Central de Ingenieros (cuya actividad era la fabricación de máquinas y motores y se emplaza en el ramal de enlace con la línea del ferrocarril de Extremadura), la Escuela de Automovilismo (emplazada en el km 10-11 de la carretera de Andalucía¹⁴) y la Academia Especial Militar. Los usos de suelo industrial se localizan, principalmente, en torno a las líneas ferroviarias y de la carretera de Toledo.

Dos leyes determinarán la ordenación urbana de Villaverde: La Ley de Anexiones que afectarán a los municipios limítrofes a la Capital desde 1948 a 1954, año, este último, en el que el término municipal de Madrid absorbe el de Villaverde, según Decreto de Gobernación de 2 de julio de 1954, por el que desaparecería el municipio el día 31 de ese mes¹⁵; y la Ley sobre Régimen del Suelo y

14. El emplazamiento de las instalaciones militares en los «bordes» de la ciudad tiene un importante significado estratégico de rodear a la Capital de un cinturón militar. Decisiones que tienen que ver con la coyuntura mundial del momento, y con la experiencia de los acontecimientos del golpe de estado de julio de 1936 y el posterior desarrollo de la guerra.

15. Tras la anexión del municipio, Villaverde se integró en diferentes divisiones administrativas a lo largo del tiempo: distrito de Villaverde-Arganzuela, después distritos de Villaverde por un lado y Mediodía por otro (que segregaba la parte oriental del actual Distrito para integrarla en el actual de Vallecas), y por último la división administrativa de 1988 que deja fuera del Distrito todo el territorio al norte de la M-40 que fue término del antiguo municipio de Villaverde.

Ordenación Urbana de 1956, que pretende poner orden en el proyecto del «Gran Madrid». A partir de aquí se expropiaban, planeaban y urbanizan espacios que luego se ceden a la iniciativa privada o a organismos públicos. Comenzarán a aparecer nuevas plantas industriales, viviendas precarias y chabolismo en torno a esas áreas industriales.

El Plan de Ordenación Urbana de 1963 será el marco para consolidar los usos del suelo de Villaverde. También se crea COPLACO: ni más, ni menos, se concibe ya el «Gran Madrid» como una región metropolitana que debe adoptar un sistema de comunicación e infraestructuras adecuado para el desarrollo de los usos del suelo asignados. El elemento más emblemático del desarrollo de esas infraestructuras es la construcción del viaducto de la carretera de Andalucía sobre la vía del ferrocarril de Extremadura y el arroyo Butarque. La mayor actuación urbanística residencial del plan será el Poblado Dirigido de San Cristóbal de los Ángeles, a mitad de construir cuando fue aprobado el Plan de 1963. Para tal actuación hubo de cambiar de uso del suelo de «industria dispersa» a «residencial» de edificación abierta. San Cristóbal, con más de 4.000 viviendas fue el barrio de mayor envergadura levantado en todo el Distrito por iniciativa de organismos públicos. Fue construido entre 1958 y 1965 por la empresa HERGA¹⁶. Una de las tareas que abordaron los planes fue el realojar o evitar el desarrollo de chabolismo y de viviendas marginales que proliferaron en esos años de crecimiento desmesurado, pues la falta de vivienda favoreció la aparición de numerosos núcleos chabolistas. El más visible, por su centralidad espacial en el distrito, fue el de Santa Petronila, que albergaba a más de 100 familias a mediados de los años setenta. Para hacerse una idea de la «normalidad» del chabolismo en nuestro barrio es más fácil recurrir a la memoria de los vecinos de cierta edad que a fuentes documentales, poco abundantes en el tema, aunque las pocas que hay son suficientemente contundentes¹⁷.

En el plan de 1963 se conservan las directrices, apuntadas en planeamientos anteriores, relativas a las áreas industriales:

- Al sur de Villaverde Alto, entre la carretera de Getafe y el ferrocarril de Extremadura, se emplazarán edificios de almacenaje y la factoría siderúrgica de José M.^a de Aristrain.

16. La mayor actuación de Poblado Dirigido en nuestra área, y en todo el Distrito de Villaverde fue el de San Cristóbal de los Ángeles. Su edificación comenzó en 1959, terminándose la primera fase dos años después. El barrio se levantó para dar acogida a la inmensa oleada de población inmigrante que, del campo al «Gran Madrid» buscaba una vida mejor. Se pretendía dar una solución rápida a los graves problemas de hacinamiento, incremento del chabolismo y construcción anárquica. Para ello se abordó la rápida construcción de viviendas con materiales prefabricados y de baja calidad sin tener en cuenta las características geológicas del terreno, lo que daría lugar a muchos problemas posteriores.

El conjunto del barrio estuvo inicialmente integrado por tres promociones distintas: "Poblado Dirigido", "Norah" y "RENFE" que se construyeron durante casi una década. Se levantaron durante todo el período un total de 5828 viviendas. La población que se alojó el barrio era de una procedencia heterogénea, prácticamente en su totalidad familias obreras que tenían su fuente de ingresos en la industria y servicios. En los dos primeros años se construyeron 4.066 viviendas y 257 locales comerciales, las primeras viviendas se entregaron a sus beneficiarios en agosto de 1960. El barrio fue el resultado de la colaboración entre el Estado y la iniciativa constructora privada. En 1962, el Ayuntamiento del Madrid dispuso de más de mil viviendas en el barrio para trabajadores de empresas municipales (E.M.T., Metro...) y destinadas a reubicar a personas desalojadas de la Puerta de Toledo y La Paloma; y en 1969 RENFE se hizo con 16 bloques que administraría para sus empleados. Eugenio Casal, el arquitecto valenciano que dirigió las obras, bautizó a las calles del vecindario con nombres de su tierra: Rocafort, Benimamet, Burjasot, Godella, Paterna, Beniferri, ...

17. Muchas de los relatos del fenómeno son obra de los párrocos que realizaban su labor en los barrios de la periferia del sur de Madrid, son relatos que coinciden con el ambiente reflejado en la novela *Tiempo de silencio* de Luis Martín Santos. También hay algunos testimonios especialmente interesantes como el que realizó el Catedrático de Psicología Miguel Siguán Soler, especialista en la vertiente industrial, tras su vuelta del exilio, en su obra *Del campo al suburbio*, obra que recibió en 1959 el Premio Nacional de Literatura para obras de tema político o social. En ella describe el desaparecido asentamiento de La Inmaculada de la ribera del Manzanares en Villaverde Bajo: «Enteramente constituida por cuevas que han venido excavando en la roca, emigrantes, casi todos venidos de la provincia de Toledo. En la actualidad hay más de 300 cuevas (...) No hay luz, ni, por supuesto alcantarillado. El agua potable se compra al aguador, que pasa tres veces por semana. Otros hombres llevan el pan, fruta o pescado. (...) Los hombres trabajan en Madrid, Villaverde o la Renfe. Algunos tienen huertas arrendadas en la misma ribera del río...» (Siguán Soler, Miguel. 1958, pp. 215-216).

- Al sureste de Villaverde Bajo y San Cristóbal: talleres ferroviarios y la Escuela de Automovilismo del Ejército.

- Al noreste de Villaverde Bajo se ampliará la zona de uso industrial y se planeará su extensión hasta la carretera de Andalucía por el oeste y, por el norte, hasta la autopista de circunvalación proyectada (M-40 décadas después).

Las actuaciones posteriores comenzarán a concretarse en planes parciales. De estos planes, los desarrollados con afectación al uso residencial sobre el área que nos concierne en este estudio, hay que destacar el Plan Parcial de Ordenación en la Carretera de San Martín de la Vega, km 2,100. Dicho plan intentaba poner orden al espacio del que era propietario la empresa de gas Butsir S.A., promotora del plan en el que se determinaba el desarrollo de un conjunto residencial y un área industrial al sur de ese conjunto. El plan ordenaba el espacio comprendido entre la calle Concepción de la Oliva (al norte), la calle Miguel Solas (al oeste), la futura autopista del sur (al este) y la zona industrial (al sur). El otro Plan Parcial fue el de San Cristóbal de los Ángeles de 1973 de COPLACO, que abordó los problemas de rectificación residencial y las deficiencias de viviendas, derribos incluidos.

La promoción de planes parciales que intentan poner orden en los espacios industriales se aborda con bastante posterioridad a la implantación de muchas de las grandes factorías ya existentes. La zona industrial emplazada al este y noreste de Villaverde Bajo ya se intentó ordenar unos meses antes de la aprobación del Plan general de 1963 con la conformidad de la empresa Vers, ya instalada en la zona y propietaria de gran parte de los terrenos. En 1976 se aprueba el Plan Parcial de Ordenación del Polígono Industrial de Villaverde Bajo, que intenta articular el espacio al sur del polígono ordenado por Butsir. S.A. y los talleres de Renfe, en donde ya estaban instaladas industrias como Royp o Mundus.

Por último, la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid (COPLACO), en sesión celebrada el 23 de julio de 1975, aprobó definitivamente el Plan Especial de Manzanares-Autopista del Sur; declarado de urgencia por Decreto-ley 13/1975, de 17 de noviembre, de la Jefatura del Estado. En él se recalificaron diversos usos del suelo en base a realizar infraestructuras del cuarto cinturón (M-40) y el quinto cinturón, además de desdoblarse la A-4, lo que suponía abundar en la compartimentación de los espacios urbanos de Villaverde Bajo e incrementar sus efectos barrera, según el informe de COPLACO (1982, pág. 24) «Tal recalificación implica la conversión de la industria pesada, extensiva y contaminante en industria limpia, intensiva y especializada, la desaparición de los núcleos existentes de infravivienda, y de gran parte del suelo industrial, la canalización del Manzanares, y la aparición de equipamientos comerciales de nivel metropolitano». Se iniciaba aquí la planificación del Villaverde posindustrial, el barrio actual.

En conclusión, la elaboración y desarrollo de toda esta normativa urbanística legal de ordenación del espacio de Villaverde Bajo y San Cristóbal de los Ángeles, no es otra cosa que la pretensión de favorecer y dirigir los deseos del capital privado, y en especial de los grandes grupos industriales, que eligieron este espacio para instalar sus factorías al ser un área periférica y bien comunicada. Con la política liberalizadora impulsada a partir de 1959, el tejido industrial de nuestro entorno dedicado a la fabricación y reparación de material de transporte (VERS, CAT, Euskalduna...) se vio favorecido, ya que la entrada de capital foráneo reactivó la economía global y, en consecuencia, la movilidad

ferroviaria tanto de mercancías como de personas. Serán, por tanto, tres factores determinantes en los que se va a fundamentar la metamorfosis del cambio de función del suelo rural a industrial y residencial de baja calidad:

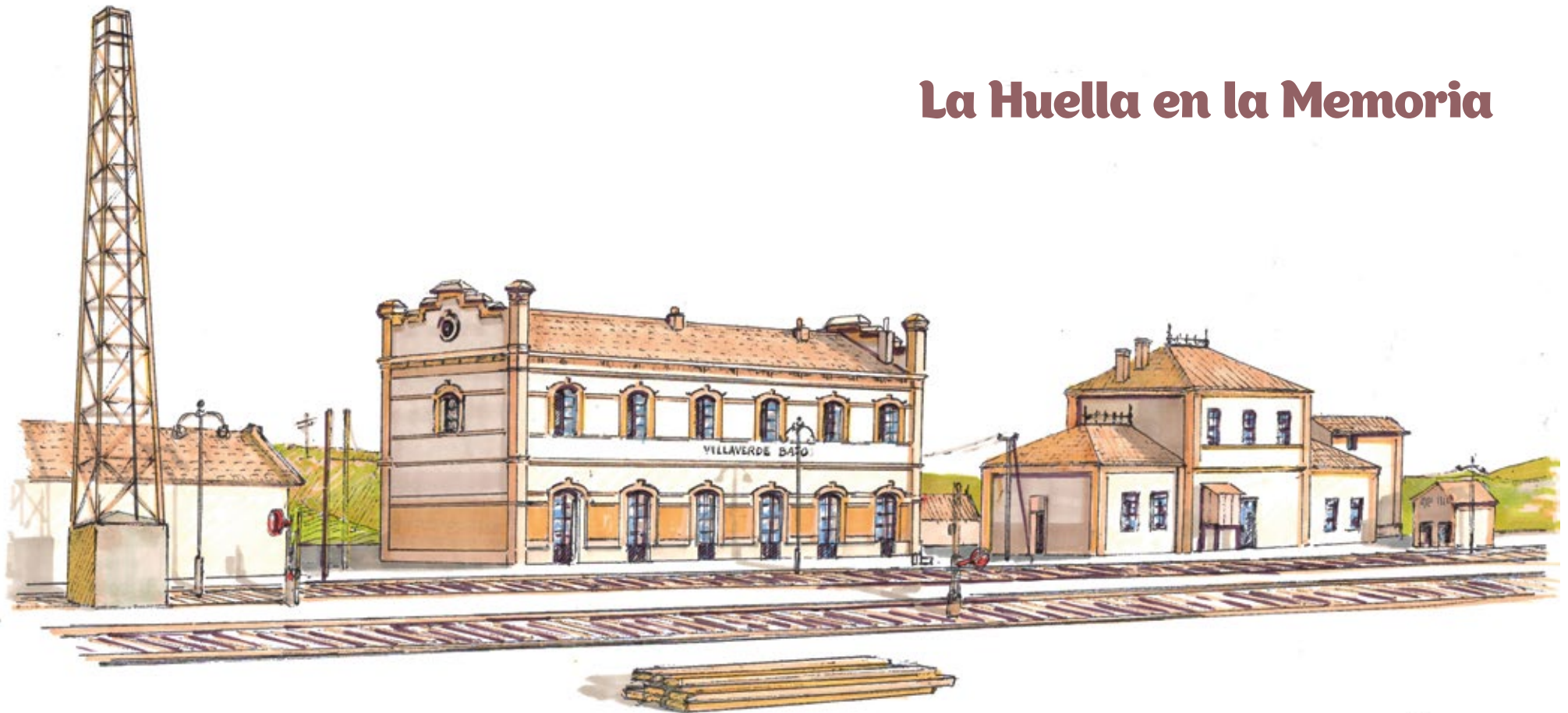
- Se trata de un territorio inmediato a la capital, de topografía llana y amplio espacio.
- Existencia de una densa red de vías de comunicación, que favorecen la inmediata accesibilidad a la capital del Estado.
- Bajo precio del suelo y significativa oferta del mismo.

Todo este proceso de ordenación territorial, que comporta un intento de planificación en la acelerada, y trascendental, transición de un espacio rural a urbano, necesitó de un gigantesco plan de expropiaciones y cambios de calificaciones de usos del suelo. Para hacernos una idea del alcance de este fenómeno, que afecta a todo el distrito de Villaverde, basta citar el millón de metros cuadrados expropiados en 1948 solamente para el desarrollo de las factorías de Marconi o Boetticher, los cientos de miles de metros para instalaciones militares (Escuela de Automovilismo del Ejército, Parque de Ingenieros) o las 14 hectáreas expropiadas en nuestro barrio para las instalaciones de Hidroeléctrica Madrileña en 1945. También, en menor medida por su extensión, para las factorías de VERS o Euskalduna. Este proceso de expropiaciones y cambios de uso del suelo también tuvieron por objeto la edificación residencial, tal como se ha comentado para el caso del poblado dirigido de San Cristóbal de Los Ángeles, o para la construcción de diferentes colonias o poblados de trabajadores de empresas instaladas en la zona (RENFE, Euskalduna, Vers, estación de transformadores de la Compañía Hidroeléctrica de España, Marconi, Boetticher...)¹⁸.

La presencia de estas colonias de empresas para trabajadores ya tenía antecedentes en Villaverde Bajo antes de la guerra de 1936. Las primeras edificaciones se situaron a la altura del km 8-9 de la carretera de Andalucía para albergar a trabajadores de Euskalduna y otros trabajadores ferroviarios, pues los centros de trabajo se encontraban en el eje de la carretera de Villaverde a Vallecas. Reflejo de ellos es la denominación del barrio de Oroquieta, que debe su nombre a Francisco Valiente Oroquieta, directivo de Euskalduna y presidente del Consejo de Administración de la Vers, propietaria esta última de los terrenos donde se construyeron dos centenares de viviendas para los trabajadores de la zona y de la Sociedad Anónima Vers antes de la contienda de 1936, tras la cual debió ser reconstruida (Adán Poza. pág. 46, 2007).

18. La construcción de viviendas por parte de las grandes empresas vino de la mano del Decreto de 1 de julio de 1955 que impuso la obligación de construir para sus obreros o empleados un número de viviendas equivalentes al 20 % de su plantilla.

La Huella en la Memoria



MARTÍNEZ MURILLO
2025

En Villaverde los procesos de industrialización, y de posterior desindustrialización, sucedieron sobre un espacio fragmentado por unas infraestructuras viarias que, junto a los establecimientos fabriles, generaron un hábitat de muy baja calidad segregador del espacio vecinal. Se conformó así una arquitectura urbana, propia de las áreas industriales periféricas de las ciudades occidentales, fruto de la dialéctica entre industria y urbanismo, en la que durante los primeros tres cuartos del siglo XX la industria determina el desarrollo urbano, pues nos encontramos en una fase de apogeo del capitalismo industrial donde las relaciones de producción y las plusvalías están definidas por esta actividad.

Esas fábricas e infraestructuras viarias constituyeron, y constituyen, una barrera infranqueable que ha dificultado, y dificulta aún, la movilidad peatonal de los vecinos. Además, en el caso de las infraestructuras viarias, la ausencia de puntos de paso seguros para poder franquearlas produjo numerosos accidentes mortales que desencadenaron importantes movilizaciones ciudadanas. Sobre estos viales hubo diversos puntos negros donde se perdieron vidas humanas en el intento de cruzarlos: carretera de Andalucía en El Cruce¹⁹, o las vías de ferrocarril entre Villaverde Bajo y San Cristóbal²⁰ y entre Butarque y Los Rosales. La desarticulación del espacio es tan evidente que son precisamente estas vías de comunicación las que definen los límites espaciales de nuestros barrios.

A partir de los años 80, el factor residencial toma el relevo a la industria como elemento de acumulación y reproducción del capital. La industria va perdiendo influencia hasta llegar al momento actual donde la vivienda y los beneficios asociados a la especulación, y a la construcción, son los que van definiendo los usos del suelo urbano de nuestros barrios. Barrios que continúan limitados en sus contornos por las vías de transporte de alta capacidad. Esa metamorfosis es bien visible en los cambios de usos de suelo industrial por residencial en Villaverde, pero no así en los reservados a vías de transporte de alta capacidad, que no solo se mantienen como desvertebradoras del espacio vecinal, sino que, con el notable incremento de la movilidad de personas y mercancías en las últimas décadas, han sustraído espacios de valor natural, como es el caso de los márgenes del río Manzanares, afectados por la actual construcción de la conexión de Alta Velocidad de Levante. O en su caso, cuando se ha actuado sobre ellas en un intento de amortiguar su afectación espacial, como fue la construcción de la Gran Vía, se hizo de una forma cuanto menos desafortunada.

Y es que el transporte, otra de las actividades emergentes, tras las estrategias capitalistas de deslocalización de final del siglo XX, y su infraestructura necesaria, continúa siendo un elemento disruptor en la integración espacial de los diferentes barrios y de las relaciones de vecindad.

19. El peligroso paso de lo que hoy es la Avenida de Andalucía por El Cruce, provocó diversas muertes que movilizaron a los vecinos del barrio en los años setenta. Para intentar resolver el problema se levantó lo que entre el vecindario se denominó «el puente del bocadillo», así llamado porque para salvar la longitud de sus rampas se tardaba tanto que había «que llevarse un bocadillo».

20. El paso de Villaverde a San Cristóbal era especialmente peligroso por cuanto había que cruzar las vías de la actual línea de ferrocarril C4. No había lugar habilitado para hacerlo, lo que provocaría accidentes mortales por arrollamiento. Este paso era especialmente peligroso porque los alumnos del barrio que cursaban estudios de bachillerato solo podían hacerlo en el instituto de San Cristóbal de los Ángeles. Peligro que se incrementaría con la puesta en marcha del colegio Navas de Tolosa de San Cristóbal. El problema quedó resuelto con el soterramiento mediante un colector del cauce del arroyo Butarque, cuando se aprovechó el puente que salvaba el arroyo para reconvertirlo en paso subterráneo.

Disrupción que se ve acrecentada con el asentamiento de plataformas logísticas de transporte en el antiguo espacio ferroviario de RENFE en Butarque, y que tampoco es ajena al resto del Distrito donde otros antiguos espacios industriales en «barbecho urbano», como el de la antigua factoría de Barreiros, están siendo aprovechados para instalar estas plataformas que incrementan el tráfico pesado junto a espacios residenciales ya consolidados. Un fenómeno que se reproduce en Europa en numerosas áreas industriales, ya amortizadas, que es el reflejo paradigmático del resultado de los procesos deslocalizadores de la industria que afectaron hace cuatro décadas a nuestros barrios (deslocalización de la producción que luego ha de transportarse a los centros de consumo). De nuevo, a Villaverde se le asigna el papel de acoger actividades no deseadas.

Estas tensiones urbanas y sociales son la consecuencia de una planificación urbana que no solo no ha resuelto la segregación social y urbana de nuestro barrio con respecto a otras zonas de la ciudad, sino que la ha incrementado. Durante décadas convivieron los espacios industriales con antiguas viviendas de tipología rural²¹, a los que se fueron añadiendo nuevos desarrollos planificados de viviendas (precarias en general²²) en un intento de atenuar las necesidades de una creciente clase obrera que trabajaba en los centros de producción próximos. Se extendió así un estilo de vida obrero urbano, precario, de personas que por lo general procedían de la emigración desde el mundo rural.

En esa acelerada industrialización y crecimiento urbano –sobre todo entre los años finales de los cincuenta e inicio de los setenta–, la falta de infraestructuras y equipamientos básicos fue una constante que fue atenuándose, con el paso de los años, gracias a la persistente lucha vecinal. La precariedad de las infraestructuras era general en todos los servicios (agua, alumbrado, alcantarillado, vías públicas, instalaciones sanitarias...). Los equipamientos urbanos, educativos y sanitarios se vieron permanentemente desbordados ante el crecimiento exponencial de la población. La creciente y alarmante contaminación, crítica en algunos momentos como fue el caso de la contaminación por plomo emitida por la empresa Minero Metalúrgica de Estaño (Mesae) en Villaverde Alto, el efecto barrera que provoca la presencia de numerosas infraestructuras viarias, la importante presencia de la vivienda precaria y el chabolismo, conformaban un ecosistema urbano de muy baja calidad. Así lo constataban los informes de COPLACO al inicio de la década de los 80: «...la realidad actual muestra un espacio urbano marginal, mal configurado, soporte de una actividad industrial muy importante, tanto en ocupación del suelo como en número de empresas y puestos de empleo, que se yuxtapone con unos usos residenciales de baja calidad, formando todo ello un conjunto sin articular, fragmentado en diversos sectores por las barreras de las diferentes infraestructuras, en especial las ferroviarias...» (COPLACO, 1983, pág.15).

21. El modelo de vivienda construido durante los años 40 y 50 del pasado siglo era el de una casa baja unifamiliar generalmente con un patio, construida de ladrillo visto o con la fachada enfoscada, autoconstruida o encargada por el propietario, sin agua corriente –el agua llegó años después al igual que el alcantarillado, hasta entonces había pozos ciegos–, y con estufa de serrín o leña. Aún quedan algunas en pie, aunque casi todas han sido sustituidas por bloques de pisos.

22. La fórmula de construcción, poco ordenada, fue el bloque de pisos, generalmente de 3 o 4 alturas, que seguía un patrón más o menos común: pocos metros cuadrados, un único aseó, terraza a la calle en que tender la ropa y a veces acumular trastos; y malas calidades.

La construcción de viviendas para los obreros de las factorías industriales fue un hecho en el barrio desde el mismo momento de la localización de los centros productivos. Ya en los años veinte del pasado siglo se edifican las primeras viviendas para este fin. Fueron las etapas de expansionismo económico, años veinte y años cincuenta-sesenta del pasado siglo, cuando se acomete la construcción de las viviendas obreras en nuestro barrio. Euskalduna, MZA, VERS, Compañía Hidroeléctrica o Renfe intentan dar respuesta al problema que plantea localizar sus factorías en un núcleo urbano poco desarrollado, con importantes deficiencias en los servicios de transporte público²³, incapaz de ofrecer alojamiento a una mano de obra que, en muchos casos, procedía de otros lugares del país. El paternalismo de los directivos de las empresas y del Régimen durante el Franquismo se embarcan en la creación de colonias y de barrios enteros, como el de San Cristóbal. Hay que alojar a los miles de trabajadores emigrantes que harán posible el «milagro desarrollista» de los años 60. Pero las viviendas serán de baja calidad y de reducidas dimensiones que van desde los cincuenta metros a poco más de los setenta que cuentan con hasta cuatro habitaciones. Estas colonias planificadas cuentan con espacios libres interbloques que les otorgan una mayor calidad que las viviendas en manzanas cerradas del viejo núcleo que, con escasa planificación, se van agregando a medida que este va recibiendo población emigrante.

La concesión en alquiler, o en propiedad, de las viviendas de estas colonias a los obreros, o empleados, constituía un salario diferido y suponía unos beneficios indirectos para las empresas. Se elevaban como un barrio dentro del barrio en el que en muchas ocasiones se transmitía la influencia de las relaciones de producción de la factoría a la colonia de vecinos. Pero esa interrelación también facilitaría, llegados los años 60, el desarrollo de los movimientos sociales y vecinales. Esa conjunción, esa simbiosis entre el lugar de residencia y de trabajo – la fábrica y el barrio –, proporcionaba unos elementos de identidad potentes que operaron en las dos direcciones: en la laboral y en la vida social de los vecinos. Las relaciones sociales estaban condicionadas en gran medida por este hecho, se socializaba con los compañeros de empresa, los hijos e hijas de los trabajadores se educan y se relacionan juntos, se comparten los beneficios del paternalismo empresarial (economatos, escuelas de aprendices, facilidad para ingresar en las empresas, acceso a instalaciones deportivas...).

Este «hábitat» obrero se caracteriza por una convivencia espacial común más allá de las relaciones laborales durante el horario de trabajo. No sólo trabajan los hombres en las fábricas, conviven las familias en los barrios y entre ellas operan relaciones de solidaridad ante situaciones de necesidad de los vecinos. Se trabaja juntos y también se comparte el ocio: el juego en la calle o el bar (no son desdeñables las horas que pasan los trabajadores en el bar después de largas jornadas laborales, que frecuentemente finalizan a las siete de la tarde); el dominó, el mus, ajedrez o el fútbol ocupan las horas libres. Durante los años cincuenta o sesenta en las colonias obreras, y en las propias fábricas, se crean equipos de fútbol que compiten entre sí. Boetticher con sus instalaciones deportivas es el lugar de referencia, pero también se aprovechan los descampados donde los domingos por

23. La presencia de los históricos «trenes obreros» en los que acudían a sus puestos de trabajo los muchos trabajadores de diferentes factorías de Villaverde, fueron la alternativa que ofrecieron algunas de las grandes factorías del distrito a esa deficiencia.

la mañana se compite ofreciendo un sencillo espectáculo a los vecinos y un lugar de encuentro. Esplanadas de tierra con dos postes sin red, como las que existieron en lo que más tarde sería parte del parque de la Amistad, o en los terrenos que hoy ocupan los complejos deportivos municipales Raúl González y Félix Rubio, servían como precarias y polvorientas canchas donde se congregaban los vecinos y seguidores de los equipos de fútbol del barrio.

La presencia de este tipo de servicios ofrecidos por las empresas respondía, como se apuntaba antes, al «paternalismo» que los responsables de personal desarrollan en las empresas ante los conflictos planteados por los trabajadores en la búsqueda de mejorar sus condiciones laborales y de vida, con el objeto de neutralizar la lucha obrera. En ese sistema paternal el taller, o la empresa, se mantiene casi como un sistema gremial donde el trabajador inicia su vida laboral con la categoría de aprendiz (barriendo, haciendo recados, observando el trabajo de los oficiales y adquiriendo «oficio»), para después pasar sucesivamente por diferentes niveles de oficialía (de tercera, de segunda, de primera), encargado, hasta llegar a la maestría²⁴. Toda una vida. En muchos casos el ingreso en el taller se hacía gracias al contacto de un familiar empleado en la factoría. No era infrecuente que en el mismo taller coincidieran trabajando los miembros de una misma familia. La convivencia de jóvenes que, tras largos noviazgos, se emparejan y conforman nuevas familias con hijos que acaban ingresando en la misma fábrica favorecía, en ese círculo endogámico, la perpetuación de las relaciones de dependencia entre el empresario paternalista y sus obreros.

Pero esas relaciones tan extendidas en los talleres de Renfe, Vers, Euskalduna o Tafesa, durante el franquismo se irán difuminando con el paso del tiempo y el cambio social operado, sobre todo, en los años sesenta. La realidad va mutando y se va diluyendo ese sistema «paternal» en el que la empresa «satisface» las necesidades de sus obreros y empleados: el salario se paga a fin de mes y se entrega en mano en un sobre dónde cada uno cobra una cantidad en función del trabajo desempeñado y las horas extra o de «velada» realizadas, la vivienda de la que se disfruta mediante el pago de una cuota económica o alquiler, el ocio (equipos de fútbol o las excursiones de un día en autobús ida y vuelta organizadas por la empresa para los trabajadores y sus familias) e incluso actos navideños con entrega de regalos para los hijos de los empleados como se hacía en empresas como la Vers o entre los empleados de la E.M.T.²⁵. El modelo de empresa panóptica, finalmente, que todo lo sabe de sus asalariados; y con la que los trabajadores se identifican en una relación ambivalente donde coexisten el amor-odio, la crítica y el orgullo de pertenencia y donde se hacían homenajes a la permanencia premiando económicamente y entregando medallas reconociendo la fidelidad de sus trabajadores, va resquebrajándose a partir de los años setenta.

24. La diversidad de oficios en los talleres ferroviarios era muy amplia. En un mismo taller, entre los centenares de trabajadores que componían sus plantillas se podía encontrar un variado repertorio de ocupaciones: carpinteros, herreros, cerrajeros, montadores, ajustadores, caldereros, fundidores, torneros, pintores, levantadores, guarnecedores, soldadores, electricistas...

25. En San Cristóbal de los Ángeles se concedió un número importante de viviendas a trabajadores de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid en los bloques situados junto al parque Dehesa del Boyal. La empresa municipal contaba con un importante complejo de ocio y deportivo junto a las cocheras de Fuencarral. Dicho, complejo, hoy en desuso era un lugar de esparcimiento veraniego para los empleados y sus familias que encontraban allí, sobre todo en sus piscinas, un lugar donde aliviar los rigores estivales madrileños, al tiempo que compartían ocio con compañeros de trabajo y familias vecinas. El complejo contaba con canchas deportivas, piscinas donde se impartían cursos de natación, merenderos e incluso servicios médicos propios.

Esa relación entre empresa y trabajadores, también, se veía favorecida por la falta de unos servicios públicos que el Estado no ofrece y sí se hace bajo el paraguas empresarial. En el caso de Renfe, el desarrollo de este tipo de servicios o beneficios se extendía a contar con colegios para huérfanos, centros deportivos, además de disponer de asociaciones entre los de trabajadores que cubrían actividades turísticas, culturales o geriátricas, incluso de servicios médicos propios ya que el sistema público de salud era muy deficiente. La atención médica, en general, la desarrollaban médicos de cabecera privados y practicantes que se sostiene a merced del pago de una «igualada» hasta que se conformó la creación del sistema público de salud de la Seguridad Social y la construcción del primer ambulatorio en lo que hoy es el Centro de Especialidades de El Cruce.

Incluso las empresas atienden las necesidades de transporte de los trabajadores a sus factorías, mediante autobuses y trenes obreros, pues el sistema de transporte público, desbordado por el crecimiento urbano y las necesidades de movilidad no puede hacerlo. El aislamiento de la gran ciudad era una incomodidad con la que había que desenvolverse cotidianamente. En una época en la que nadie tenía coche, el «ferrobús» hasta Atocha, con una frecuencia muy baja, y la camioneta o autobús de la empresa Adeva que llevaba hasta Legazpi, constituyeron los únicos medios de transporte para llegar a «Madrid» desde Villaverde. Esa desconexión de la gran ciudad estaba tan interiorizada entre los vecinos del barrio que, aún, hoy es frecuente expresar «voy a Madrid» para referirse a ir al espacio interior de la M30. Para facilitar el traslado de los trabajadores a sus factorías circularon los trenes obreros entre Atocha y los talleres de Villaverde Bajo o entre el centro y otras factorías del Distrito como Marconi o la Standard.

Pero toda esa arquitectura franquista de relaciones laborales paternalistas se va a ver alterada, sobre todo a partir de los años sesenta del pasado siglo, cuando las reivindicaciones obreras van cuajando en los convenios colectivos y se pasa de la concesión graciable de la empresa, de los privilegios, a la consolidación de los derechos obreros. Aunque este proceso se acelera en los últimos años del Franquismo, cuando la presencia de la industria en nuestros barrios es hegemónica en la actividad económica, y determina las relaciones sociales, la conflictividad obrera está presente desde el mismo momento de la ubicación de las plantas industriales en Villaverde a finales del siglo XIX.

Los trabajadores, ya desde el último tercio del siglo XIX, se asocian en entidades obreras para abordar las dificultades cotidianas del día a día. Entre los obreros de la MZA se constituyen sociedades de mutualistas como la Asociación General de Empleados del Ferrocarril de España, que tuvieron como fin enfrentar solidariamente los problemas. Ese tipo de asociaciones fueron los precedentes de los sindicatos históricos ferroviarios. El primer sindicato ferroviario vinculado a la UGT fue la Unión Ferroviaria, creada en el año 1909, desde entonces la organización sindical ferroviaria ugetista, con gran presencia entre los trabajadores ferroviarios de Villaverde, experimentaría varios cambios de denominación hasta que finalmente tomó la de Sindicato Nacional Ferroviario (SNF) hasta su ilegalización tras la guerra de 1936. Las reivindicaciones habituales para mejorar las condiciones de vida fueron el aumento de los salarios, el derecho a vacaciones remuneradas, aumento del tiempo de descanso semanal, la adecuación de los cómputos para la obtención de derecho a las

pensiones, regulación de las gratificaciones, regulación de los traslados..., e incluso la participación de la representación de los trabajadores en la gestión de las empresas.

El activismo sindical en las empresas ferroviarias fue muy importante durante los años veinte y treinta del pasado siglo. Fueron notables las movilizaciones durante la huelga de 1934, en los talleres de Euskalduna y MZA. En los primeros combates de julio y agosto de 1936, en la sierra de Guadarrama, fue muy importante la presencia de las milicias de los sindicatos ferroviarios que, en la defensa de Madrid, frenaron el avance de las tropas del general Mola.

Al acabar la contienda en 1939, la depuración llevada a cabo entre los obreros de las empresas ferroviarias es dramática. La represión y la depuración afecta a la práctica totalidad de los ferroviarios. Baste como ejemplo señalar que de los empleados en Madrid de la compañía MZA, entre octubre de 1939 y febrero de 1943, el 97,94 % de la plantilla se ve inmersa en procesos de depuración (Polo Muriel, 2019, pág. 265). Entre los sectores de la sociedad que padecieron mayor represión durante el franquismo, posiblemente, fueran los trabajadores ferroviarios quienes estuvieron más afectados.

Como consecuencia de la intensa represión hasta finales de los años 50 y principio de los 60 no volverá el movimiento obrero a contar con una organización capaz de hacerle salir del ostracismo. Dos décadas después de la guerra de 1936 comienza a organizarse, sobre todo en el entorno de militantes comunistas y de organizaciones católicas, lo que años más tarde cuajaría como las Comisiones Obreras. Ya en el año 1957, en los talleres de Material Fijo de Renfe de Villaverde, los obreros se niegan a trabajar a destajo. La fortaleza de los sindicatos crece en los grandes talleres de Euskalduna, Renfe, Tafesa... La concentración de trabajadores en el mismo espacio facilita su comunicación para intercambiar opiniones y organizarse, lo que agiliza la articulación de las demandas y de las organizaciones obreras. Las condiciones de trabajo en las que la seguridad y la higiene dejan mucho que desear exponían a los trabajadores a peligros en el ejercicio del trabajo, sin formación preventiva, sometidos a trabajos a la intemperie, o en naves en las que se pasa frío en invierno y calor en verano y en donde esta forma de trabajar va dejando de verse como algo normal.

En las elecciones sindicales de 1962 a enlaces y jurados del Sindicato Vertical ya se infiltran delegados claramente contrarios a la organización sindical vertical (entrevista Antonio Muñoz Frías, Bellón Jiménez, 1962, pág. 56). En Euskalduna, espolcados por la huelga minera asturiana de 1962, y en solidaridad con los obreros del carbón, los trabajadores presentan sus demandas el 22 de mayo, inmediatamente son desalojados de la factoría por la policía que penetra en la planta industrial. Se decreta el cierre patronal durante 15 días, se despide a 21 obreros y se sanciona a más de 1000 trabajadores con la pérdida de la antigüedad, lo que tuvo una enorme repercusión en el área industrial del Distrito.

A partir de los años 70, las reivindicaciones obreras cobran intensidad y se engarzan también con demandas políticas (Proceso de Burgos). La creciente contestación en los centros de trabajo, reivindicaciones y protestas se intentan neutralizar, de nuevo, con la represión y detenciones en Barreiros, Renfe o Tafesa, tal como dan cuenta las personas entrevistadas para esta memoria.

El punto culminante de los conflictos se producirá durante las movilizaciones por los convenios colectivos al final del Franquismo y en los años inmediatos, tal como lo atestiguan los entrevistados.

Es difícil ordenar los momentos de mayor tensión, no solo laboral, también social y urbana que comportó todo el proceso de industrialización, y el posterior desmantelamiento de las factorías. Hubo momentos especialmente críticos como los días que siguieron al golpe de Estado de Franco, cuando muchas de las instalaciones industriales fueron incautadas por comités obreros (Euskalduna, MZA...); las huelgas obreras de los años 60 demandando mejoras salariales, o las conflictos en los procesos de desindustrialización, como fue el caso del traumático cierre de la factoría de VERS que en los meses de verano de 1976, mantuvo a todo Villaverde Bajo en tensión debido a las protestas laborales, apoyadas por los vecinos y reprimidas incluso con fuego real por las fuerzas de seguridad del Estado posfranquista. También la lucha por el I Convenio Colectivo de los trabajadores de los talleres ferroviarios de Renfe donde penetraron las fuerzas de seguridad para reprimir las protestas y efectuar detenciones... En general, la conflictividad laboral que resucita ya a comienzos de los años sesenta en todas las grandes factorías, se intensificó desde comienzos de los años setenta hasta llegar a su punto culminante en los años 1975-80 con las movilizaciones por los convenios colectivos, la amnistía, la legalización de los sindicatos de clase y la desaparición de los sindicatos verticales.

No hemos de olvidar que las personas protagonistas en todos estos conflictos y procesos, en una inmensa mayoría formaron parte de los contingentes de emigrantes de espacios rurales que llegaron para trabajar a los talleres del barrio, que su nivel educativo era muy precario, cuando no inexistente, y que el desarraigo afectaba a una importantísima parte de esta población. A modo de ejemplo, en el barrio de Los Rosales en 1970, el 71% de la población había nacido fuera de la provincia de Madrid, y el 57 % había llegado en la década de los 60 (Del Río Lafuente, pág. 394). La procedencia de estos emigrantes (que podría extrapolarse sin mucha variación al resto del Distrito) era de un 18% de la provincia de Toledo²⁶, un 11% de la provincia de Badajoz, un 9 % de la provincia de Cáceres, un 8,5% de la provincia de Ciudad Real, un 6,5% de Jaén, un 5% de Córdoba, un 7% de Cuenca.... Las mayores tasas de crecimiento demográfico en Villaverde se produjeron entre los años 1955 y 1965, las expectativas laborales mantuvieron este fenómeno sostenido hasta 1970. La llegada de emigrantes es superior a la capacidad de asimilación de este crecimiento, surgen núcleos chabolistas como el de Santa Petronila, que van a permanecer hasta el inicio de los años 80, lo que acrecentará la degradación de un entorno donde la adecuación y urbanización de los viales es muy precario.

Una gran parte de esa población emigrante va a ocupar puestos poco cualificados, que con el paso del tiempo irán especializándose. De la población activa en Villaverde Bajo en 1970 (que suponía el 36.7% del total), el 63 % se trabajaba en el sector industrial (de ellos un 52 % en el metal).

26. Conocido era el dicho en los años sesenta y setenta en el barrio de «De Urda y sin trabajo... a Villaverde Bajo», dada la gran cantidad en este barrio de inmigrantes procedentes de este municipio toledano.

Sólo el 10% de esa población activa son mujeres, y de ellas el 60 % pertenecen al tramo de edad de entre los 15 a 19 años –pues lo habitual era que dejaran el empleo en el momento de contraer matrimonio–, desarrollando sus trabajos en el sector del comercio, confección o servicios²⁷. Son las grandes industrias las que absorben la mayor parte de la mano de obra en este barrio: un 20% RENFE (el gran peso de la empresa en la población activa está relacionado directamente con la presencia de la colonia de la Compañía, planificada en 1958 y construida durante la primera mitad de los 60, en la calle J. José Martínez Seco²⁸) y Chrysler un 19%.

Como se mencionaba anteriormente las luchas de las asociaciones de vecinos fueron permanentes a partir de la primera mitad de los años 70 ante la falta de equipamientos, centros educativos, centros sanitarios, el chabolismo, la segregación espacial debido a las grandes vías de infraestructura... Todo este cuerpo de problemas ocasionados por un crecimiento desmedido interactuaba generando un espacio degradado, ausente de calidad ambiental; un espacio poco confortable para el desarrollo de la actividad humana, que fue amortiguándose gracias a la perseverancia de esas demandas vecinales.

Con una población residente ya importante, los vecinos seguían teniendo que abastecerse de agua en las fuentes públicas mediante latas, cántaros...o acudir al depósito de «la Copa», pues la llegada del agua a los domicilios fue muy tardía. Los problemas de alcantarillado no eran menores; hasta mediados de los setenta cuando se encauza bajo tierra el arroyo Butarque, sus aguas discurren por la calle Estroncio constituyendo un foco de infección; las ratas, las aguas fecales y vertidos industriales dibujaban un paisaje desolador. No se habilitan zonas verdes hasta el año 1973 con el acondicionamiento del parque de la Dehesa del Boyal, y habrá que esperar a comienzo de los años ochenta, con el desmantelamiento del poblado chabolista de Santa Petronila, para que nuestro espacio de análisis cuente con un segundo espacio verde (el parque de La Amistad). La precaria pavimentación de las calles no comenzará a resolverse hasta los años sesenta, hasta entonces

27. La presencia de la mujer en el pasado industrial del barrio estaba muy limitada, no en otras partes del Distrito, donde en factorías como las Marconi o Stándard el número de empleos femeninos fue notable. Aunque hubo plantas industriales en Villaverde Bajo donde esa mano de obra fue mayoritaria como fue el caso de la empresa Avesur-Surco. En esas factorías los empleos que ocupaban solían consistir en tareas repetitivas de baja cualificación. En general, la escasa proporción de empleo femenino se reducía a realizar labores administrativas que, proporcionalmente al empleo masculino, suponía una presencia residual, o a labores de limpieza más extendidas, reproduciéndose así el papel otorgado a la mujer en el resto de los ámbitos sociales. Los roles de género estaban muy marcados: el hombre va a la fábrica y la mujer se ocupa de la casa y la crianza de los hijos, roles que van a ir cambiando a medida que las mujeres se incorporen al trabajo fuera del domicilio.

Una variable de trabajo femenino durante los años sesenta y setenta poco estudiada, y que estuvo muy extendida, fue el trabajo a domicilio. Muchas mujeres realizaban trabajo a destajo en casa que se cobraba en «negro» y que tenía un coste mínimo para las empresas, se recogía el material en la factoría, se elaboraba en el domicilio familiar y se devolvía, ya transformado, en el mismo punto de recogida una vez acabado. Este fue el caso, por ejemplo, de la «fábrica de gomas» de la carretera de Vallecas, o del plegado de prospecto de medicamentos de laboratorios...Eran unas labores en las que incluso solían participar otros miembros familiares (ancianos, niños...) que suponían unos ingresos complementarios para ir tirando, pero que generalmente gestionaban las «amas de casa».

28. La apertura del Taller Central de Reparaciones en Villaverde tenía por objeto la reparación y mantenimiento del parque de locomotoras de Renfe. Esta planta se constituyó en un elemento fundamental de la estrategia del Estado Franquista para la modernización del ferrocarril y la electrificación de la red ferroviaria, ya que esta requería el paso de la tracción de vapor a la eléctrica y al diésel. La ubicación de este gran taller en nuestro barrio llevó consigo la llegada de un buen número de familias desde diferentes puntos de España (Galicia, las dos Castillas, Andalucía...) a las que había que alojar. Las colonias de Renfe de Villaverde Bajo y la de San Cristóbal fueron las promociones inmobiliarias que acogieron a un elevado número de esos trabajadores del taller recién creado (Entrevista de Ovejero).

solamente la calle Juan José Martínez Seco se encontraba adoquinada. En el abastecimiento eléctrico eran frecuentes los cortes de suministro por la deficiente infraestructura de la red²⁹. Y no sería hasta bien entrados los años sesenta cuando nuestros barrios contarían con una adecuada red de centros de enseñanza pública³⁰.

Los problemas irán amortiguándose paralelamente a la consolidación de los barrios y de las relaciones entre vecinos de orígenes tan distintos, al nacimiento de una conciencia de barrio, y a la adopción de una vida de forma urbana de una población de procedencia rural que, en general y poco a poco incrementa su nivel de vida. En los domicilios aparecen las lavadoras, las baterías de cocina, se extienden las vajillas de Duralex y los hojalateros dejan de pasar por las calles para restañar los culos de los pucheros, los frigoríficos acaban con los vendedores de hielo que ya no sea pasean por nuestras calles y tienen que buscar otros oficios, el camión de la basura deja de ir precedido de un operario que toca la corneta, el incremento de los sueldos cuestiona, también, la generalización del pluriempleo de los años sesenta y el abuso de las de la realización de horas extraordinarias durante la jornada laboral.

Pero esta esta dinámica del incremento del nivel de vida se vería sacudida por los cambios en las formas de producción hegemónicas que afectarán a la industria pesada y extensiva de nuestro barrio durante las décadas finales del pasado siglo. La estructura social de nuestros barrios se va a ver alterada a medida que las nuevas formas de producción, las reconversiones y deslocalizaciones van desindustrializando Villaverde y van desapareciendo empresas como la Vers, Tafesa o Ateinsa-Alstom.

El Distrito aún no se ha recuperado en su fisonomía urbana de aquella crisis industrial, pero quizás el eco más dramático se produjo entonces en el tejido social. El cierre, o la reconversión, de las grandes plantas coincide con la llegada al mercado de trabajo de la generación de los hijos de los emigrantes llegados en los años 50 y 60, el momento de mayor crecimiento de población de la historia de Villaverde. El desempleo desborda a unos barrios, aún carentes de muchos equipamientos, por lo que, entre el desarraigo, se extiende el consumo de drogas, el paro y la marginalidad. Donde había industrias comienza a aparecer naves oxidadas, descampados, factorías abandonadas a veces frecuentadas por personas sin hogar o toxicómanos.

29. Aún en el año 1977, cuando se estableció por vez primera un turno de tarde-noche en el instituto de San Cristóbal de los Ángeles para aquellos trabajadores que, lógicamente, no podían cursar estudios durante el turno de mañana, los cortes de luz eran tan frecuentes que estuvieron a punto de suspender el turno ante las continuas incidencias. El problema desencadenó las protestas de los estudiantes que se movilizarían ante el Ministerio de Educación.

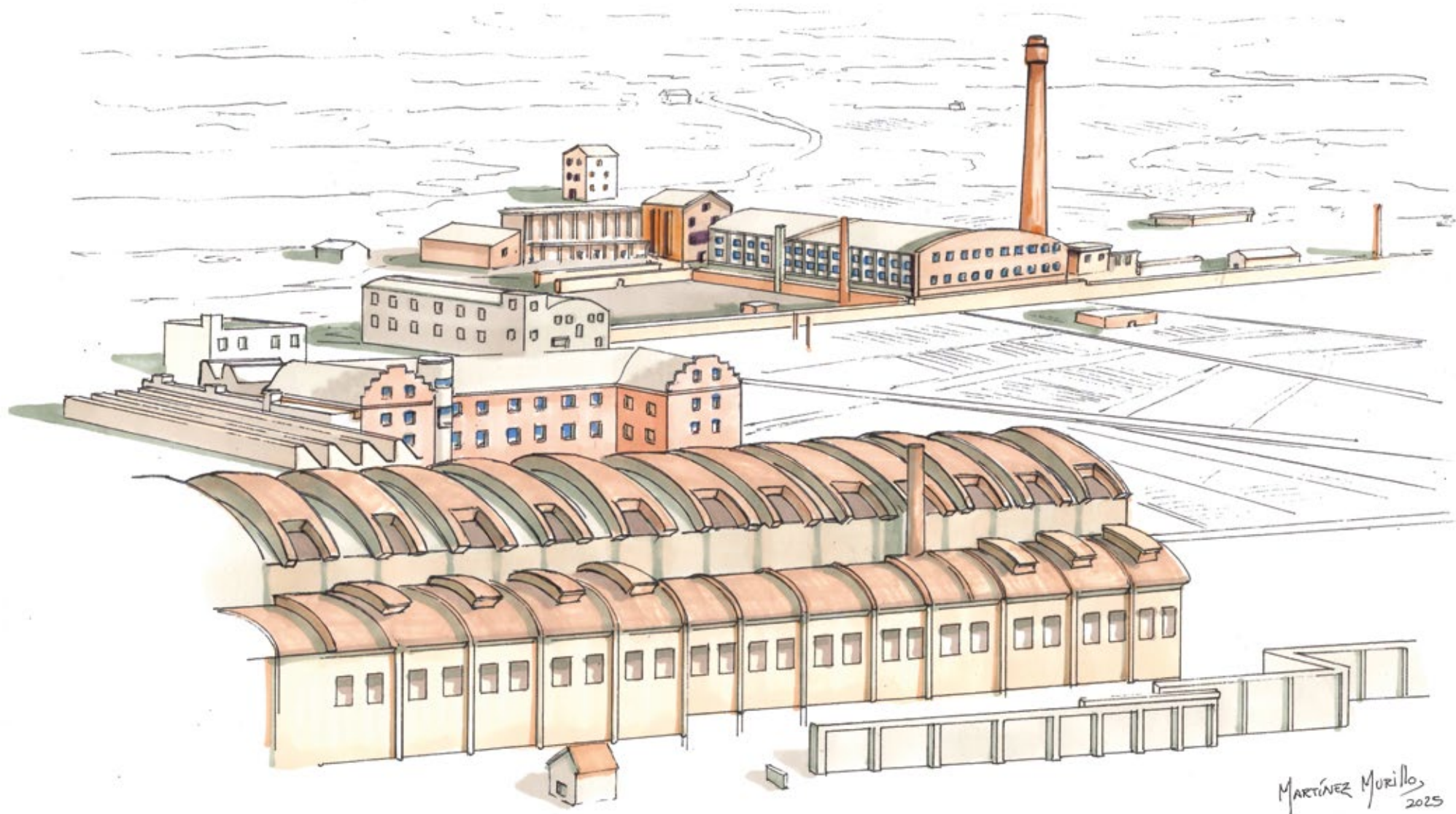
30. En Villaverde Bajo existieron algunas escuelas públicas de pequeño tamaño como la que se emplazaba junto a la estación de tren, atendida por maestras nacionales, que ya funcionó en los años cuarenta; o la de la calle Leonor Góngora, cercana a la esquina de la calle Topacio. Sus instalaciones y dotación de personal eran claramente insuficientes para acoger a la enorme población infantil que habitaba los barrios a partir de los años sesenta. Serían los centros privados de enseñanza los que, ante la falta de oferta pública, mantuvieron una importante presencia en el campo educativo. El Colegio San Pedro, toda una institución en Villaverde Bajo, se mantuvo durante muchos años en el liderazgo educativo del barrio. Pero no sería este el único centro privado; el liceo Rosales, el colegio San Joaquín en Villaverde Bajo, o el San Nicolás en San Cristóbal de los Ángeles desarrollaron su labor educativa a la sombra de las carencias de la enseñanza pública. También se desarrollarían actividades educativas de carácter privado, dentro de las colonias de viviendas para los trabajadores, como fue el caso de la escuela de D. Eduardo emplazada en la colonia de la Vers de Oroquieta; o el taller escuela de costura para chicas que Doña Isabelita regentaba en los pabellones ferroviarios de Renfe que funcionó durante muchos años. No fue hasta los años setenta cuando el colegio Juan de la Cierva en Oroquieta, el Antonio de Nebrija en Villaverde Bajo, o el Naves de Tolosa en San Cristóbal, dotaron de una infraestructura educativa pública básica a los barrios.

Se produce también un debilitamiento de los elementos que potenciaban la identidad común: el gran taller, extenso, que albergaba a un elevado número de trabajadores, los sindicatos, familia. barrio, obra social...: una metamorfosis general en ciertas formas de vida. Los trabajadores ya no viven en el mismo barrio donde trabajan, las colonias de viviendas para los obreros desaparecieron con la venta de este patrimonio de las empresas que, en buena parte, es ocupado por los inmigrantes procedentes de otros continentes a partir del nuevo siglo y que, en muchos casos, reproducen las fórmulas que muchos emigrantes andaluces, extremeños, manchegos... buscaron durante los años 60-70 alquilando habitaciones con derecho a cocina. Las formas de acceso a los oficios son diferentes, y la provisión de viviendas, servicios de salud, economatos o actividades culturales solo quedan en la memoria de los obreros ya jubilados.

Y con el tiempo, poco a poco, los viejos espacios industriales van siendo «aprovechados», a partir de los cambios de uso de suelo en los nuevos planes urbanos, para nacientes desarrollos residenciales. Ni siquiera las factorías de pequeño tamaño, de actividad intensiva donde la demandas y conquistas obreras tuvieron menos eco, aguantan su presencia en nuestros barrios, ya bien comunicados y dotados de los servicios propios de espacios urbanos consolidados. Las expectativas de los negocios inmobiliarios fueron mudando la piel urbana de nuestros barrios. Las urbanizaciones que hoy ocupan los suelos donde estuvieron la Vers, Euskalduna, Transfesa, la Konga, o Butsir..., señalan qué actividad económica es hoy la que facilita una mayor acumulación de capital; pero la huella de aquellas plantas industriales, y de las formas de vida relacionadas con ellas, aún perduran en la memoria de muchos vecinos de Villaverde.

La Resignificación de la Memoria Obrera del Barrio

Propuestas de elementos a proteger y desarrollar



La Copa de Villaverde

Construida en 1924, se conserva y constituye un testigo de la historia y un emblema para el barrio. Esta magnífica construcción, en realidad es un depósito de agua, con forma de cáliz y con la inscripción de las siglas M.Z.A. El principal criterio de su construcción responde a factores funcionales para dar soporte a la industria ferroviaria, pero por decisión de la empresa se la dotó de cualidades estéticas para engrandecer el complejo ferroviario. La infraestructura de hormigón armado, acogía un doble depósito: el exterior con 107 metros cúbicos y uno subterráneo con 160, ambos unidos por el tallo y la base donde se ocultaban los tubos y una escalera de subida. La altura de la copa es de 18 metros. Era ineludible la necesidad de construir este depósito ante la dificultad para la canalización y el acceso al agua que necesitaban tanto los talleres como las viviendas.



Antiguos jardines de los talleres de la MZA

Aún se conservan algunos de los ejemplares que se plantaron hace un siglo (chopos, ailantos, acacias, plátanos, aligustres) y que rodean los pabellones ferroviarios.



Viviendas de los pabellones ferroviarios

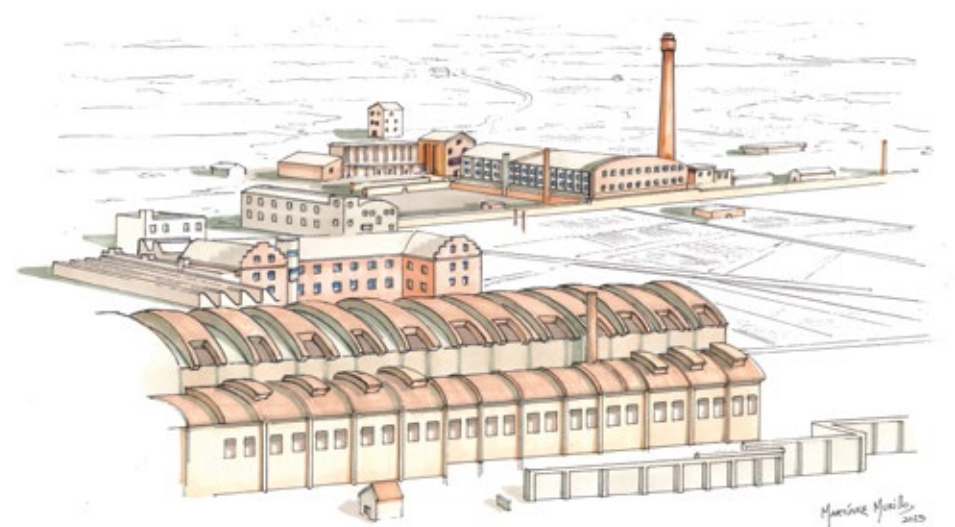


Vivienda de la Sociedad Santiago Apóstol (La Trueca)

Protección-colaboración. Centro de exposición permanente.



Chimenea de la Norah

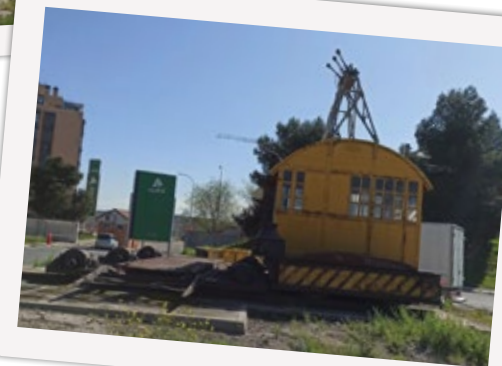


Espacio de la antigua Tafesa

En calle Estroncio. Conversión en espacio verde y construcción de una biblioteca con salas destinadas a Centro de Interpretación de la Industria y el Ferrocarril en Villaverde.



Antiguo carro transbordador de la Compañía ferroviaria MZA, hoy en el interior del Almacén Central de Villaverde de Adif.



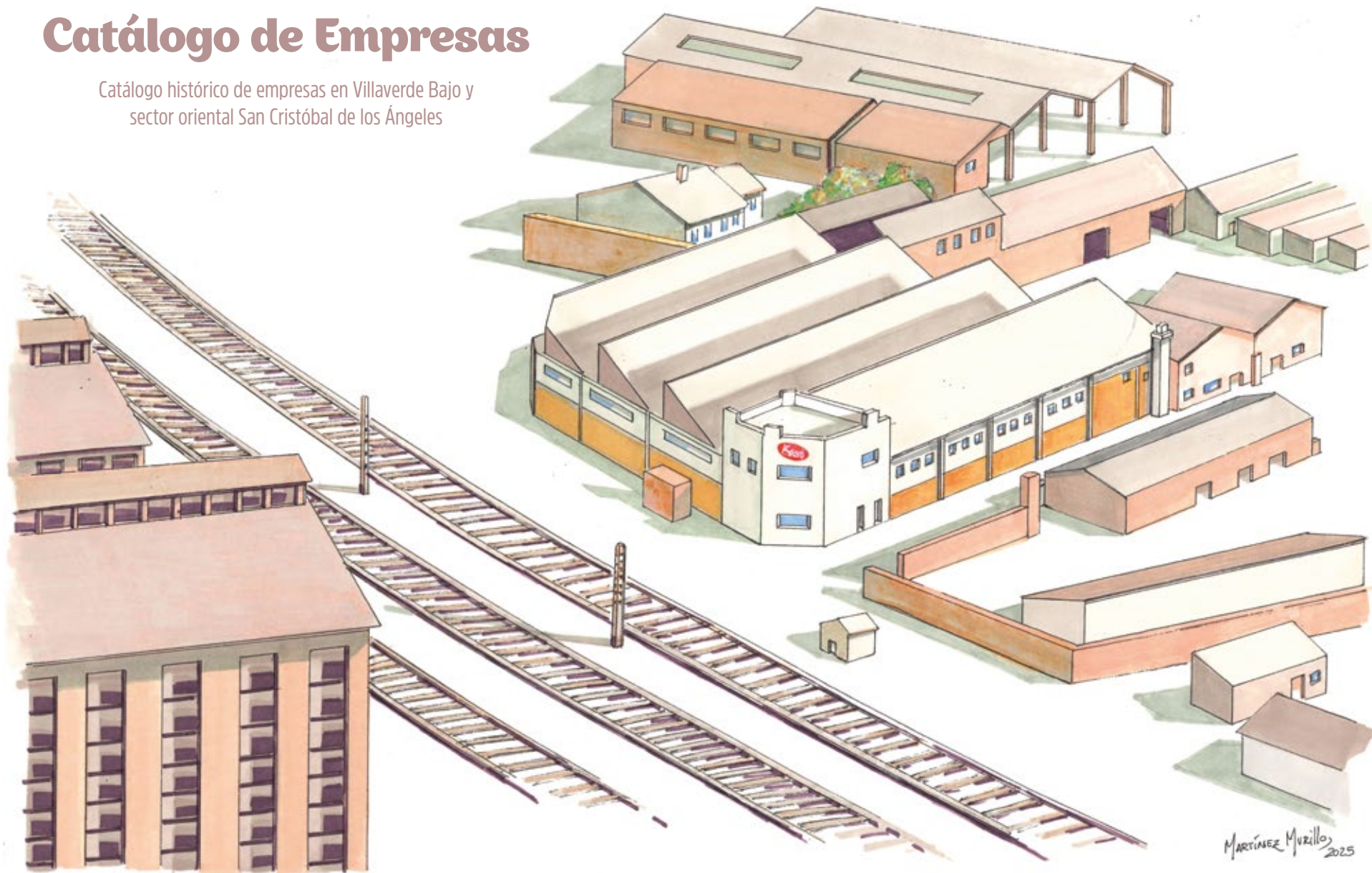
Instalación de antigua locomotora o tractor de maniobras, o un eje de locomotora

En un lugar emblemático (Chozas y Canales). Eduardo Maristany, parque frente al Mercadona...



Catálogo de Empresas

Catálogo histórico de empresas en Villaverde Bajo y
sector oriental San Cristóbal de los Ángeles



ACABADOS ELECTROLÍTICOS ROCE

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era C/ San Gervasio,8. Se dedicaba a galvanotecnia y en 1981 daba empleo a 16 trabajadores.

ACIMSA

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era ctra. de Villaverde a Vallecas, 21. Se dedicaba a la producción de caucho industrial y era conocida popularmente como «la fábrica de las gomas». Se emplazaba junto a la planta industrial de la Técnico-Química Hispana. Muchas mujeres del barrio realizaban trabajo a domicilio para esta empresa

ADEGA

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era C/ Vicente Carballal, 2. Se dedicaba a la producción de plásticos. Daba empleo a 18 trabajadores.

ALDESA

Se encontraba en la esquina de calle Calcio y Miguel Solás, donde se ubica la nueva biblioteca de Butarque, junto a la fábrica de plásticos Esmoplástica S.A. Su actividad estaba relacionada con la construcción.

ALMACENES Y APARTADEROS S.A. Y JIMÉNEZ CANO Y CÍA LTDA

En 1952 se instala en la calle Vicente Carballal, 2 junto a la estación las instalaciones de la fábrica de superfosfatos, además de una caseta de transformación de energía eléctrica. La solicitud de instalación la realizó el ingeniero industrial Germán Barruso Izaguirre.

La empresa Jiménez Cano y Cía Ltda. traslada desde la estación de Peñuelas a las naves de Almacenes y Apartaderos su industria de superfosfatos, convirtiéndose en arrendataria de esta compañía. Las naves se situaban junto a la vía del ferrocarril Madrid-Sevilla, en el lado izquierdo entre el km 7,224 y 7,394, por lo que debía observar las condiciones de servidumbre de la compañía RENFE.

AUESUR-SURCO-DESPICES OROQUIETA

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio.

Su dirección era ctra. de Villaverde a Vallecas, 17 (km. 6,7). en la esquina de Villafuerte, frente al colegio Juan de la Cierva). Era un matadero de aves, despiece y preparación de productos cárnicos de aves. Daba empleo a 160 trabajadores. Comercializaba su producción con diferentes nombres. Cerró su planta en Villaverde entrados los años noventa cuando se trasladó a un polígono industrial de Vallecas. La mano de obra que empleaba era mayoritariamente femenina.

BAYCA S.A.

Su dirección era C/ Vicente Carballal, 2. Se emplazaba en una de las grandes naves que había junto a la estación, en el polígono que tenía acceso directo a la infraestructura ferroviaria a través de una derivación propia. Su nave era colindante a la de Muelles Toledo. Se dedicaba a la galvanoplastia.

BUTSIR

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio.

Su dirección era C/ Calcio,10. Se dedicaba al embotellado de gas. Daba empleo a 27 trabajadores.

CIALBAR S.A.

Era una empresa dedicada a la calderería pesada, estaba ubicada en el polígono que había en las calles Euskalduna y San Gervasio, en lo que hoy sería el nº 1 de la calle Euskalduna. Empleaba a un reducido número de trabajadores.

CLORHERSAN

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era ctra.. de San Martín de la Vega, km. 3. Era un almacén de productos químicos. Daba empleo a 4 trabajadores.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A CÁCERES Y PORTUGAL- CAT - TAFESA

La Compañía poseía sus talleres de reparación en el espacio limitado al norte por la calle Estroncio, al sur por la vía que discurre bajo la Gran Vía de Villaverde y al oeste por la Avda. de Andalucía. Dicha Compañía fue absorbida y las instalaciones pasaron a ser titularidad de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España (MCP-O). Su actividad se ceñía a la reparación de material ferroviario.

A comienzos del siglo XX empleaba a 276 obreros y contaba con una superficie aproximada a los 10.000 m². A mediados de la segunda década del siglo XX se reparaban allí 12 máquinas, 30 coches de viajeros y cerca de 200 vagones por año. En 1927-1928 su infraestructura y material móvil fueron incautados e integrados en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste.

Tras la Guerra de 1936 con la nacionalización de las compañías privadas de ferrocarril y el nacimiento de RENFE, los talleres pasaron a manos de la Compañía Auxiliar de Transportes (CAT), creada en 1940, que tenía como finalidad la construcción y reparación de material ferroviario para RENFE. Se concibió como una empresa de pequeña dimensión dedicada a la fabricación de material remolcado. La dependencia de CAT de RENFE sería enorme, incluso la compañía estatal mantenía personal en los talleres que controlaban la ejecución de los trabajos realizados, aunque también realizó algunas labores para compañías metropolitanas. Construían coches, vagones, muelles industriales y piezas de repuesto para material ferroviario.

En los años 50 llegó a contar con una plantilla notable, llegando a tener 550 trabajadores de los que 450 eran obreros.

Finalmente se haría cargo de los talleres TAFESA (Transportes Ferroviarios Españoles S.A.), sociedad que se independizó en 1992 de TRANSFESA con la misma finalidad que los titulares anteriores.

COMPAÑÍA PENINSULAR DE INDUSTRIAS. S.A.

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. En la actualidad mantiene su actividad. Su dirección era ctra. de Andalucía km 11 (al sur de las instalaciones militares de la Escuela de Automovilismo Su actividad es la fabricación de barnices, pinturas y tintes y daba empleo a 91 trabajadores en 1982.

ESMOPLÁSTICA

Su dirección era ctra. de San Martín de la Vega, esquina C/ Miguel Solás. Se dedicaba a la fabricación de bolsas de plástico.

EUSKALDUNA - ATEINSA

En el año 1900, se fundó la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques en la orilla izquierda de la ría de Bilbao. La compañía se dedicó principalmente a la construcción naval realizando grandes buques. No obstante, tras los problemas derivados del contexto internacional durante la I Guerra Mundial, da el salto a la fabricación de material ferroviario. En 1921, se amplían y mejoran las instalaciones y talleres de Olaveaga (Bilbao), para abarcar otras actividades de tipo terrestre: material motor y móvil para ferrocarriles, puentes, grúas, estructuras metálicas, apisonadoras y maquinaria en general. Asumió la fabricación de material de tracción de vapor a partir de 1922. Se instaló en nuestro barrio en 1922, en terrenos junto a la carretera de Villaverde a Vallecas, colindantes a las vías del ferrocarril, con talleres de calderería, forja, ajuste, carpintería, cerrajería, tapicería...

Su actividad en Villaverde se inició con la fabricación de diez locomotoras para la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España. También fue pionera en la fabricación de unidades eléctricas, aparte de la fabricación de material remolcado. Construyó también material para el naciente Metro de Madrid. Hasta el inicio de la guerra de 1936 había producido la mitad del material de tracción fabricado en el país. El 18 de julio de 1936 la factoría de Villaverde fue incautada por los trabajadores de la empresa. Las cubiertas de los edificios de la fábrica, a lo largo de la contienda, fueron desmontadas para cederlas a la Subsecretaría de Armamento del Ministerio de la Guerra Republicano (Adán Pozo, pág. 41, 2007) y el taller se dedicó a la producción de material auxiliar para el ejército republicano (Villa Auzmendi, pág. 9). Después de la guerra, en 1941, tras la reconstrucción de la factoría, su producción se encontraba a pleno rendimiento, ese año salieron de sus talleres 25 locomotoras de vapor y otras tantas eléctricas, 10 automotores, 3 trenes completos de propulsión diésel, 500 vagones y 25 coches de viajeros.

En 1955, como consecuencia del aumento de la actividad ferroviaria, y la entrada de ayuda norteamericana, se amplían sus instalaciones, y se comienzan a mantener locomotoras procedentes de Estados Unidos. En la ampliación de sus instalaciones se producen importantes hallazgos paleontológicos. En sus instalaciones se construirán y repararán toda clase de material móvil, automotores y remolques. También trabajaba para compañías metropolitanas, en especial para el Metro de Madrid, compañía desde la que recibía una importante carga de trabajo. En la factoría del barrio también se fabricaban barcas de poliéster o botes salvavidas para los buques contruidos en sus astilleros.

Euskalduna también contaba con otra factoría en Elorrieta (Bilbao), que no tenía actividad relacionada con el ferrocarril. El 1 de diciembre de 1969 la empresa se integraría en Astilleros Españoles, que resultaría de la fusión de la Sociedad Española de Construcción Naval S.A., Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques S.A. y Astilleros de Cádiz. Astilleros Españoles ocupaba el noveno lugar entre las 500 empresas más importantes del país, y la primera en construcción naval.

La factoría de Villaverde se dedicó en su sección de construcción a la producción de locomotoras de vapor, diésel y eléctricas, unidades de tren y automotores eléctricos, automotores diésel, coches y remolques para Metropolitanos, tranvías, coches, furgones y vagones para ferrocarriles, vagones especiales y bogíes. La sección de reparación se ocupaba de material motor y móvil ferroviario, material de metropolitanos y tranvías, instalación de enfrentamientos y piezas de repuesto.

Con la crisis del sector, la titularidad de las plantas fue cambiando de empresas. Ya encuadrada en Astilleros Españoles, Euskalduna creó en 1973 Aplicaciones Técnicas Industriales S. A. (ATEINSA) con el propósito de sanear su complicada situación económica, derivada de la crisis metalúrgica y ferroviaria provocada por el importante descenso de pedidos. La constitución de ATEINSA contó con una importante inversión pública que dio como resultado que el INI controlase el 45 % de las acciones. Astilleros Españoles S.A. (AES) derivó toda la producción ferroviaria a ATEINSA, que tenía como empresa filial a METRASA, que a través de Astilleros Españoles, se dedicaba a la construcción de vagones especiales. Posteriormente, ante la falta de resultados positivos, el INI se haría con el control total de la empresa, al acceder al 55 % del capital.

A comienzos de los años ochenta adquirió los talleres colindantes de la VERS, que estaban cerrados desde finales de 1976. Finalmente, la factoría pasaría a manos de la multinacional ALSTOM al ser absorbida una parte muy importante de su capital en 1988. Entre 1984 y 1988 hubo una importante reducción de personal que dejó la plantilla en unos 500 trabajadores. La compañía en esos años construyó el material rodante para el metro de Medellín (Colombia) y exportó material ferroviario a diferentes países de Iberoamérica y África. Tras la adjudicación del mantenimiento del AVE y su ubicación en 1992 la Unidad de Mantenimiento de Sistemas de ALSTOM España, los cerca de 500 trabajadores del centro industrial en Villaverde fueron distribuidos entre los talleres de Cerro Negro, La Sagra (Toledo), Atocha y Fuencarral y se especializaron en el mantenimiento de unidades de alta velocidad y cercanías.

FABRICA IBÉRICA DE PRODUCTOS PLÁSTICOS S.A.E.

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era C/ Vicente Carbball, 2, junto a la misma estación de tren de Villaverde Bajo. Se dedicaba a la producción de plásticos. Daba empleo a 23 trabajadores.

FEMA S.A.

Félix Martín S.A. era una empresa dedicada a la transformación de piezas metálicas, estaba ubicada en el polígono que había en las calles Euskalduna y San Gervasio, entre lo que hoy sería el nº 10 de Euskalduna y el nº 8 de San Gervasio. Empleaba a un reducido número de trabajadores.

GALUANIZADOS MADRID S.L.

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres

presentes en nuestro barrio. Su dirección era C/ Potasa, 3. Se dedicaba a la galvanoplastia y daba empleo a 4 trabajadores.

G.I.S.A.

Galicia Industrial. S.A, era una empresa auxiliar del grupo Barreiros. Facilitaba a la empresa matriz recambios y repuestos para el montaje de los vehículos fabricados. Tuvo dos establecimientos el primero emplazado en un solar que hoy estaría delimitado el ángulo que conforma la M-40 y la Avenida de Córdoba, al norte del centro comercial Los Ángeles (Carrefour). El segundo establecimiento, más moderno, levantado en 1967, se emplazaba en un espacio que se situaba en el ángulo conformado por la intersección de las líneas de ferrocarril de Parla y Fuenlabrada, en Villaverde Alto, al sur del espacio que ocupó la fundición de Hierros Madrid (hoy es un descampado al oeste de las instalaciones de la empresa de venta de coches de segunda mano Clicars).

Llegó a tener una plantilla de 1.300 obreros repartidos en tres turnos de trabajo. Se fabricaban repuestos y componentes necesarios para ensamblar en las cadenas de montaje de Barreiros: transmisiones, piñones, casquillos, palieres, tambores, elementos de suspensión, manguitos, ya que el Grupo Barreiros-Chrysler realizaba el proceso integral de fabricación de sus automóviles. La empresa cierra en 1982 cuando se separan de Talbot- Peugeot las secciones de vehículos industriales y turismos. La parte de vehículos industriales pasa a la nueva empresa Renault y queda solo una parte de almacén de recambios para concesionarios que cerrará en 1987.

HIERROS DURAN

Su dirección era C/ Vicente Carballal, 2. Se emplazaba en una de las grandes naves que había junto a la estación, en el polígono que tenía acceso directo a la infraestructura ferroviaria a través de una derivación propia. Se dedicaba al sector del metal, a la transformación de piezas metálicas pesadas.

HOUGHTON HISPANIA. S.A.

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era ctra. de Villaverde a Vallecas, 19. Su actividad era la producción de materiales químicos. Daba empleo a 42 trabajadores.

I.D.M.

Su dirección era C/ Vicente Carballal, 2. Se emplazaba en dos de las grandes naves que había junto a la estación, en el polígono que tenía acceso directo a la infraestructura ferroviaria a través de una derivación propia. Su nave era colindante a la de Muelles Toledo. Se dedicaba a la calderería pesada. Colindante a ella se encontraba la empresa de áridos Pilar S.L.

KONGA

Su dirección era C/ San Gervasio, 1, junto a la vía de ferrocarril. Se dedicaba a la fabricación de gaseosas y bebidas carbonatadas. La sede central estaba en Zaragoza. La fábrica daba empleo a unas 25 personas. Contaba con una sección embotelladora, almacenaje y oficinas. Se encargaba también de la distribución y reparto de las gaseosas. En los años setenta absorbió la sección de producción de gaseosas de la histórica

marca Laurel de Baco. Con la aparición de los grandes supermercados (Pryca, Continente, Alcampo...) comenzó a embotellar para las «marcas blancas» de estas grandes superficies, lo que a la larga fue en detrimento de la marca comercial. Cerró la planta de Villaverde en 1997

LAZSA

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era ctra. de San Martín de la Vega, 30. Se dedicaba a la fabricación de revestimientos plásticos y daba empleo a 73 trabajadores.

MAZÓN CORTINA

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era ctra. de San Martín de la Vega, Km 2. Se dedicaba a la galvanoplastia y daba empleo a 8 trabajadores.

MUELLES TOLEDO

Su dirección era C/ Vicente Carballal, 2. Se dedicaba a la fabricación de muelles industriales. Se emplazaba en una de las grandes naves que había junto a la estación, en el polígono que tenía acceso directo a la infraestructura ferroviaria a través de una derivación propia.

MUNDUS

Aparece en el informe de COPLACO de 1982. En la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio.

Su dirección era ctra. de San Martín de la Vega, km. 3,5. Se dedicaba a la producción de andamiajes y estanterías metálicas. Daba empleo a 115 trabajadores. Fue una empresa con gran presencia en su sector, y tenía presencia en otros distritos de la capital. A principio de los años 80 comenzaron los problemas laborales en la factoría que continuaron hasta su cierre, problemas comunes en el sector del metal en aquellos años. Según una noticia del periódico El País de 30/01/1980: «La empresa de Estructuras Metálicas Mundus, SA, ha llegado a un acuerdo con la dirección de la empresa que pone fin al encierro en el que permanecían más de cien trabajadores y sus familias en las oficinas de la empresa, en Madrid. El acuerdo, según CCOO, supone la reapertura de la fábrica, el pago de 20.000 pesetas a cada trabajador y el compromiso de la empresa de abonarles 5.000 pesetas cada viernes hasta saldar la deuda de los salarios de diciembre».

NORAH

Emplazada donde hoy se encuentra el barrio de San Cristóbal de los Ángeles, en el espacio delimitado al oeste por carretera de Andalucía, el parque Dehesa del Boyal al norte, las instalaciones del Parque y Centro de Abastecimiento de Material de Intendencia del Ejército al sur. La localización de esta fábrica de ladrillos tiene que ver con el aprovechamiento del afloramiento de las arcillas plásticas del terreno donde se localizaba.

Al parecer la fábrica contaba con un edificio principal, en forma de L, en el que confluían los railes que conducían las vagonetas que transportaban la arcilla desde los barreros próximos, que estaban dentro de los

misimos terrenos de la factoría. El edificio se emplazaba al oriente de la chimenea, el hito más visible de lo que queda de la vieja fábrica. Se tiene constancia de que la chimenea se construyó en 1907. Fábrica y chimenea se vieron afectadas por los combates de la guerra de 1936, hubo de ser reconstruida tras la contienda, al igual que la casa del encargado, el taller de reparaciones mecánicas, la estación de transformación eléctrica, los hornos y el edificio de preparación de tierras (Adán Pozo, pág. 31, 2007). Tras la Guerra volvería a funcionar hasta la década de los años 50, cuando fueron vendidos sus terrenos al Instituto Nacional de la Vivienda, para la construcción del Poblado Dirigido.

OTEGA LAGE

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era C/ San Gervasio S/N. Se dedicaba a la galvanoplastia y daba empleo a 12 trabajadores.

PLAMET S.A.

Se ubicaba en el polígono de C/ Vicente Carballal, 2, aunque tenía entrada por la calle Miguel Solas nº 2. Se emplazaba en una de las grandes naves que había junto a la estación, en el polígono que tenía acceso directo a la infraestructura ferroviaria a través de una derivación propia. Se dedicaba a la transformación de perfiles metálicos

PRODUCTOS ZINC LA AZTECA S.A.

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio.

Su dirección era C/ San Gervasio, S/N. Se dedicaba a la producción de óxido de zinc. No figura el nº de trabajadores que empleaba.

RENFE (Y TALLERES DE M.Z.A)

El aumento en extensión de la red ferroviaria durante las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX, y por tanto el crecimiento del tráfico de trenes, motivará la necesidad del traslado de parte de la producción de los talleres que la compañía ferroviaria Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA) tenía en Atocha a otro emplazamiento. En 1918 se presenta el proyecto del traslado y construcción de un taller en nuestro barrio, y en 1924 abre en Villaverde el Taller de Puentes y el Almacén de Vías y Obras de la MZA ante falta de espacio en los talleres generales de la compañía. Diez años antes Eduardo Maristany, director general de la MZA, ya había advertido de la necesidad de la instalación en Villaverde de esa sección. Desde entonces la instalación, que sería dotada con equipamientos modélicos, e introduciría novedosas formas de producción, sería conocida como Taller Central y marcaría un antes y un después en la historia de Villaverde Bajo. Las tareas productivas de estos talleres estaban relacionadas con la infraestructura ferroviaria (puentes, aparatos de vías, estructuras metálicas, cubiertas...). El taller se puso a la vanguardia de la industria ferroviaria europea, y en 1930 se presenta ante los ojos del sector mundial en el XXI Congreso Internacional de Ferrocarriles. Como se apuntaba anteriormente se intentó poner en práctica las teorías de la organización científica del trabajo en los nuevos talleres, lo que supuso un importante reto, pues la irregularidad de la fabricación industrial relacionada con el ferrocarril, y la dispersión de sus espacios y elementos de trabajo complicaba la producción en serie. Así que

hubieron de adoptarse formas de producción mixtas, pues la aplicación ortodoxa de los métodos tayloristas no se adaptaban a la realidad.

La construcción del taller llevó aparejada, ante la ausencia de las infraestructuras básicas tanto para la actividad productiva como para las personas, la dotación de servicios de los que carecía el espacio elegido. Para el abastecimiento de agua se construye la emblemática «copa», cabrias, viviendas para el personal, escuelas... Los terrenos ocupaban 55.000 m², de los que casi 11.000 estaban construidos y 7.600 destinados a talleres. En las formas constructivas se tuvieron también en cuenta elementos estéticos, desaparecidos lamentablemente. Se levantaron los edificios en estilo neomudéjar, tan extendido en la arquitectura industrial española del primer tercio del siglo XX. A la «copa», el depósito de agua, se le otorgó un carácter artístico, se dotó al complejo de jardines de singular belleza donde se plantaron, chopos, ailantos, acacias, plátanos, aligustres...

La crisis del capitalismo de los años treinta del siglo pasado, trajo consigo un recorte en los pedidos y el sobredimensionamiento de las plantillas, lo que agravaría la situación de la compañía propietaria del taller. Tras la guerra de 1936, con la nacionalización de las compañías privadas de ferrocarril que conformaron RENFE, la nueva Compañía emplaza en el antiguo Taller central de la MZA, el taller de Material Fijo que atenderá la construcción y reparación de grandes estructuras metálicas, elementos de las vías, etc. Así, el conocido Taller de Puentes, tras su red denominación con la creación de RENFE, quedó encuadrado en la División de Vías y Obras, y continuó ampliándose hasta llegar a contar en 1965 con unos 350 trabajadores. Su presencia y la concentración de factorías ferroviarias en nuestro barrio sería determinante en la posterior instalación, a mediados de los años sesenta, en la construcción de los Talleres Autónomos en Villaverde. Finalmente, la actividad de los Talleres de Material Fijo comenzó a declinar desde mediados de los años setenta, siendo cerrados y posteriormente demolidos durante la década de los años ochenta, construyéndose en su lugar el Almacén Central de Renfe, que en 2005 pasaría a ser titularidad de ADIF. Una importante parte de sus terrenos los utiliza hoy una plataforma logística. De los primeros talleres hoy solo se conservan los pabellones de viviendas y el depósito de agua; «la Copa».

La Base de Mantenimiento Integral de Villaverde, antes Taller Central de Reparaciones, tiene su origen en los Talleres Autónomos de Villaverde, cuya construcción se inició en 1964 en el marco del Plan Decenal de Modernización, para la reparación de material diésel y eléctrico. Su labor era las grandes reparaciones, reparaciones accidentales importantes, ciertas reparaciones limitadas y también a la revisión general de los conjuntos para las reparaciones parciales ejecutadas en los Depósitos. Más de 310 millones de pesetas se destinaron en 1965 y 1966 a Villaverde para que en 1967 pudieran comenzar su actividad los Talleres Autónomos. Se pretendía con decisiones como esta el estratégico cambio de la tracción ferroviaria del vapor al diésel y eléctrico en un contexto de modernización de un país que crecía rápidamente entre planes de estabilización, desarrollo y entrada de capital extranjero.

El Taller de Villaverde contaba en planta con 266.000 metros cuadrados de los cuales 48.000 correspondían a superficie cubierta. Cuando se crearon, y durante mucho tiempo han estado entre los más modernos y con mayor capacidad de producción de las instalaciones ferroviarias de ese tipo de Europa. El complejo fue completándose y modernizándose a lo largo del tiempo y contaba con acceso desde la estación del barrio y desde el apeadero de San Cristóbal de los Ángeles. Contaban con dos conjuntos de edificaciones, el primero lo formaban el taller de locomotoras y el taller eléctrico, con sus instalaciones anejas y edificios de servicios y el segundo instalaciones y dependencias auxiliares.

El taller de locomotoras, núcleo de las instalaciones, contaba con cerca de 30.000 m² metros cuadrados de superficie y 32 vías con accesos directos al exterior en la gran nave de cajas. Las secciones auxiliares ocupaban dieciocho naves perpendiculares a la de cajas, en las 16 centrales se reparaban los distintos elementos de las máquinas como ejes, bogies, motores eléctricos y térmicos, calderería, mecánica, etc., y en las dos naves extremas se emplazaban las oficinas, vestuario, cafetería y biblioteca. Junto a este edificio, naves auxiliares de carpintería y tapicería, la nave de pruebas y puesta a punto, la nave de limpieza y la nave de almacenaje de combustibles y aceites. En el lado oeste, el taller eléctrico con tres naves en planta baja destinadas a grandes intervenciones en máquinas eléctricas y una más, en la alta, para reparación de componentes.

Villaverde tenía su propia central térmica, alimentada por fuel, para calefacción, con cortinas de aire caliente automáticas en sus puertas y con una red de agua refrigerada con veintiuna fuentes distribuidas por su superficie. El taller disponía de más de dos centenares de máquinas auxiliares y máquinas-herramienta, entre carros transbordadores, puentes-grúa, tractores eléctricos de arrastre, máquinas de lavado de piezas, remolques de plataforma, caminos de rodillos, plumas, equipos hidráulicos, fresadoras, mandrinadoras, rectificadoras para cigüeñales, tornos de rueda, etcétera (Rev. Vía Libre, 11/10/2017). Se constituyó en un centro de producción con dotación y equipos de vanguardia, a la cabeza de la reparación a nivel europeo implementando los sistemas fordistas, aunque programado a las circunstancias concretas de la producción ferroviaria que impiden la ortodoxia de los métodos tayloristas. Su pico de producción llegó en la década de los años 80, necesitando remesas de trabajadores que ingresaban de las escuelas de aprendices de la propia Compañía, de industrias auxiliares (VERS, TRANSFESA... o desde el exterior).

ROCE. S.A.

Era una empresa dedicada a la galvanotecnia, estaba ubicada en el polígono que había en las calles Euskalduna y San Gervasio, en lo que hoy sería el n^o 8 de la calle San Gervasio, ocupaba una nave colindante a lo que hasta hace unos meses han sido los talleres de reparación de automóviles Elías. Empleaba a un reducido número de trabajadores.

ROALU. S.A.

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era ctra. de San Martín de la Vega, 16 (borde junto hoy M-40). Se dedicaba a la calderería y daba empleo a 12 trabajadores.

SEPARATOR

Su dirección era C/ Vicente Carballal, 2. Se emplazaba en una de las grandes naves que había junto a la estación, en el polígono que tenía acceso directo a la infraestructura ferroviaria a través de una derivación propia. Su nave colindaba a la de Muelles Toledo. Se dedicaba a la fabricación de mamparas.

TAFESA

TAFESA (Transportes Ferroviarios Españoles S.A.), era una de las constructoras de vagones ferroviarios de carga (coches, escombros, carbón, alimentos, sacas de Correos etc.) punteras en España. Además, daba servicios de reparación y mantenimiento –también para coches de pasajeros– y fabricaba intercambiadores

de ancho de vía. Sus productos eran conocidos por su versatilidad y sus altas prestaciones, lo que la convirtió en el proveedor de Renfe. Había nacido en 1951 de la mano de José Fernández López, el fundador Zeltia y Pescanova. Su primera gran crisis tuvo lugar en los años 90, salió recuperada gracias a la ayuda de las administraciones públicas. Además, ganó clientes como Acciona, FCC o Continental Rail, lo que le llevó a contar con más de 200 trabajadores. Se independizó de Transfesa en 1992. Por lo que en Villaverde Bajo contó con dos talleres: los emplazados junto a la estación de ferrocarril y los localizados junto a la calle Estroncio frente a Boetticher.

En 2010 la factoría contaba con una superficie total de algo más de 36.000 metros cuadrados de los que 14.570 están cubiertos, y 2.828 metros de vía, 1.620 de ellos bajo puentes grúa. Además de bogies para material motor y remolcado, Tafesa construía plataformas para contenedores –que eran los de mayor capacidad de carga del mercado-, cisternas para productos tóxicos o peligrosos, tolvas, vagones polivalentes para transporte de contenedores o vehículos de carretera, porta automóviles de piso de altura regulable, coches e instalaciones de cambio de ejes. Fabricantes como Alstom, CAF Plasser y Talgo estaban entre sus clientes, así como operadores públicos como Renfe, Feve, Euskotren y FGC, o privados como Acciona, Comsa, Continental Rail, FCC y la portuguesa Cargorail.

Tras el verano de 2011, solicitó la declaración voluntaria de concurso de acreedores (antigua declaración de quiebra). Sus ventas, en ascenso hasta 2009, se desplomaron a partir de ese ejercicio. En 2010 facturó 10,85 millones de euros, menos de la mitad que el año anterior. El resultado, después de impuestos, fue de un negativo de 1,87 millones de euros. La deuda ascendió a 6 millones. Adif llegó a reclamarle casi un millón de euros por el alquiler del terreno. Entonces contaba con 125 empleados. Tras el cierre decenas de saqueadores se llevaron de las viejas instalaciones, a plena luz del día, todo lo que pudieron de los centenarios talleres. Un escándalo que se recogía en la prensa (p.ej. El País del 30.10.2013)

TÉCNICO-QUÍMICA HISPANA S.A.

Se instala en 1947 en la carretera de Villaverde a Vallecas, junto a la VERS. Contaba con almacenes, talleres y laboratorios, con sus correspondientes oficinas. Solicitaría la ampliación de sus instalaciones ya en 1948.

TRANSFESA

La producción de Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (TRANSFESA) era la de material ferroviario para el transporte nacional e internacional, en especial los que requerían un transporte específico (cisternas, plataformas, vagones de ejes intercambiables...) La empresa se constituyó en 1943 y disponía de diferentes delegaciones y agencias por el territorio peninsular. El inicio de su actividad tuvo que ver con el transporte de ganado a las grandes ciudades. Los primeros vagones para realizar el transporte fueron adquiridos a la Alemania de Hitler. Dispuso de los primeros vagones de ejes intercambiables para el tráfico internacional para facilitar la exportación de cítricos al mercado europeo. Fue creando una red de contactos y sociedades filiales en diferentes países europeos. Antes de comenzar la década de 1960, poseía ya más de 2000 vagones de ejes intercambiables, preparados para viajar por toda Europa, y abrió oficinas y representaciones en diferentes países. En los años 1960, esas oficinas dan lugar a empresas filiales. Se convierte así, en la primera multinacional gallega, crea empresas participadas, con capital mayoritariamente gallego, en Francia, Reino Unido, Alemania, Suiza y Portugal.

La compañía operaba con trenes completos, de 14 a 18 diarios en los años 70, hacia los mercados europeos (cebollas, cítricos, automóviles...). También colaboraba con SALTRA (Sociedad hispano-lusa) para el transporte de cementos, productos químicos, cemento..., y con SEMAT para el transporte en plataformas de automóviles.

Desarrolló innovaciones tecnológicas en sus talleres sobre ejes intercambiables para el diferente ancho de vía ibérico y europeo. Disponía de un amplio parque de vagones isoterms, frigoríficos, tolvas, cisternas.

Sus terrenos ocuparon el espacio comprendido entre las vías del ferrocarril al norte de la estación, las calle Pilar Lorengar, la calle Diamante, la carretera de Vallecas y la factoría de Euskalduna. La factoría acabaría siendo de TAFESA, pues esta se independizó de TRANSFESA. Por lo que TAFESA a finales de siglo contó con los talleres emplazados junto a la estación y los localizados junto a la calle Estroncio frente a Boetticher.

Aunque Transfesa se constituyó en Badajoz, sus accionistas, los hermanos Fernández López (propietarios también de TAFESA) procedían de la aldea de Barreiros, en el municipio de Sarria (provincia de Lugo). Fue la primera multinacional con capital gallego y el punto de partida de un conglomerado empresarial que abarcó sectores como el químico y la alimentación, con firmas como Pescanova, Zeltia, Frigolouro, Fontecelta y Corporación Noroeste, entre otras.

En 2007, tras un proceso de exclusión de la cotización de sus acciones en bolsa iniciado en el año 2000, la masa accionarial representada por Emilio Fernández Fernández, presidente y consejero delegado de la compañía, vendió un 51 % del capital al grupo alemán Deutsche Bahn AG (DB).

TRATAMAT

Se ubicaba en lo que hoy es el nº 8 de la calle Calcio, junto a la factoría de embotellado de gas BUTSIR. Su actividad estaba relacionada con el tratamiento de elementos metálicos. Contaba con un reducido número de trabajadores.

VALENCIA LORENZO

Aparece en informe de COPLACO de 1982 en la tabla de empresas con actividades peligrosas e insalubres presentes en nuestro barrio. Su dirección era C/ Tántalo, 19. Se dedicaba a la galvanoplastia y daba empleo a 3 trabajadores.

VERS. S.A.

La empresa se fundó en 1923 y contaba con talleres en Málaga donde inició su actividad con gran éxito, lo que le permitió la expansión de sus talleres de construcción y reparación de material móvil ferroviario, objetivos para los que fue creada. En 1925 asumió la reparación de la Compañía de Andaluces. Dos años más tarde inició la fabricación de coches y vagones sobre bogies. En el periodo que va hasta 1935 una producción media anual de 500 unidades.

Durante la guerra de 1936, y hasta la caída de Málaga en manos del ejército sublevado y las tropas italianas enviadas por Mussolini, la factoría será gestionada por comités obreros. En 1938 se hace cargo de la gerencia Francisco Valiente Oroquieta que impulsa fuertemente el desarrollo de la Sociedad; se amplían las instalaciones y la maquinaria de la factoría de Málaga. Y en 1942, inaugura la factoría de Villaverde Bajo.

En 1941 Francisco Valiente Oroquieta, en nombre de la compañía VERS solicita al ayuntamiento de Villaverde permiso para la construcción de los talleres en el km 9 de la carretera de Vallecas. Al año siguiente se ponen en marcha los talleres que constan de un edificio de dos plantas destinado a almacén, la planta baja, y a oficinas la planta superior. El edificio será de muros de ladrillo, cubierta de vigas metálicas y teja. Una casa para el guarda, también de dos plantas y ladrillo, a la entrada de la derivación desde la vía general del ferrocarril Madrid-Andalucía a los talleres. Un taller de pintura, otro de montaje (con un puente grúa de 5 tm) y otro de levante.

Durante los años 40 y 50 del pasado siglo mantuvo una importante cuota de mercado en la actividad industrial ferroviaria tanto en la reparación como en la construcción de material remolcado. En sus plantas se construyeron coches, furgones y vagones; se repararon, tranvías, locomotoras, equipos de tracción diesel... Y además de material móvil ferroviario, de sus plantas salieron estructuras metálicas, armaduras, puentes para ferrocarril y carretera, carros transbordadores, puentes grúa, máquinas de elevación, maquinaria para industrias químicas, azucareras, también hornos eléctricos de inducción para fundiciones... (Adán Pozo, pág. 46, 2007).

La empresa era propietaria del barrio de Oroquieta, que había construido antes de la guerra de 1936 para albergar a trabajadores de la zona, tras la contienda reconstruyó y amplió el barrio y puso las viviendas al servicio de los trabajadores de la Compañía por un precio asequible. A mediados de los años cincuenta contaba con una plantilla cercana a los 900 empleados, de los que más de la mitad trabajaban en Villaverde.

El barrio de Oroquieta, se construyó antes de la guerra de 1936 para albergar a trabajadores de la zona. Tras la contienda lo reconstruyó la VERS y puso las viviendas al servicio de los trabajadores de la Compañía por un alquiler asequible. Posteriormente, a finales de los años cincuenta, la empresa construyó la nueva colonia, hoy aún en pie, para albergar a parte de una plantilla que, a mediados de los años cincuenta, contaba con cerca de 900 empleados de los que más de la mitad trabajaban en Villaverde.

Entrevistas



Trabajador de GISA y Barreiros

Después de la llegada del entrevistado a Madrid, en 1962, como consecuencia de la independencia del Marruecos español, entra a trabajar en un taller mecánico del barrio de Argüelles de Madrid. Ingresó en 1965 en Barreiros. En 1967 se marcha a realizar el Servicio Militar obligatorio y reingresa en Barreiros tras completarlo en 1968. A la vuelta se encuentra con una factoría en plena expansión y vive la experiencia de las elecciones sindicales a enlaces y jurados de 1970. Va adquiriendo conciencia obrera y social a través de la experiencia cotidiana en la fábrica y de los contactos con otros trabajadores, algunos viejos veteranos comunistas. A medida que va pasando el tiempo va abandonando sus creencias religiosas que había adquirido entre los Franciscanos, e implicándose en la actividad que desarrollaban desde hacía años militantes obreros. Entiende que el Sindicato Vertical es una organización inútil y ajena a las necesidades reales de los obreros de la fábrica. En el recuerdo de la factoría están los 300 trabajadores despedidos en 1966 por intentar presentarse con candidaturas alternativas a las elecciones sindicales. Los primeros contactos son clandestinos, realizando reuniones en reducidos grupos de compañeros del trabajo que desconocen, entre ellos, la cadena de contactos entre unas secciones de producción y otras. Por cuestiones de seguridad solamente tenían conocimiento de los activistas más próximos, los de su cadena. La propaganda la escondía en los váteres y la transportaban camuflada en la ropa de trabajo, como hacían con el dinero que recaudaban para las cajas de resistencia destinadas a los trabajadores represaliados o despedidos. La propaganda se repartía anónimamente cuando no había nadie en los puestos de trabajo. Indica que había mucha vigilancia policial y de vigilantes privados de seguridad, y aquellos trabajadores de los que la empresa tenía conocimiento que eran del Partido Comunista o pertenecientes a CCOO eran despedidos.

En las elecciones sindicales de 1970, salen elegidos miembros de CCOO que habían logrado introducirse en las listas. A partir de ese momento comenzaron las negociaciones con la empresa para las mejoras laborales y se desata un conflicto, que se desarrolla entre 1970 y 1971, coincidiendo con las movilizaciones contra los juicios del Proceso de Burgos. Ese, concluye con el despido de 41 trabajadores y la detención de 6 de ellos que acabarán en la cárcel. El entrevistado es de los pocos que sobreviven a la desarticulación de la organización clandestina de CCOO en la que se había infiltrado un policía de la brigada político-social. Los despedidos no serán readmitidos. Para el entrevistado, que participó en aquel proceso, ese momento va a ser un momento determinante en toda su lucha sindical posterior (hace referencia a ese momento en diferentes partes de la entrevista). Esa desarticulación supuso un retroceso en la organización obrera y en la pérdida de derechos entre los años 1971 y 1975. Pasados los años, con la Ley de Amnistía de 1977 reingresarían 17 de aquellos trabajadores, pues hubo un grupo de los despedidos que aceptaron la indemnización por despido que les ofreció la empresa y buscaron otras formas de vida (según comenta M.M.S. eran los trabajadores con menor conciencia sindical). Los que no aceptaron el despido y renunciaron a la indemnización (los más concienciados) fueron recibidos el día del reingreso entre los antiguos compañeros con gestos de reconocimiento que el entrevistado recuerda con cierta emoción. Todos eran de CCOO. Manifiesta que en los años de la clandestinidad la UGT no existía en la fábrica.

A partir de ese momento de los despidos del año 1971, participa en la gestión de las cajas de resistencia que se crean entre los trabajadores para ayudar a los despedidos y sus familias a sobrevivir. Difunde «propaganda» clandestina entre los trabajadores de la factoría y participa en la organización de reuniones

y asambleas en las diferentes áreas de almacenaje, producción y ensamblaje de la factoría. La lucha clandestina y el sostenimiento de las cajas de resistencia se prolongará hasta el año 1975. Las acciones en la clandestinidad, relata, se llevaban con unos protocolos de seguridad estrictos. Todas las comunicaciones se realizaban verbalmente y no se dejaba rastro de documentos escritos, aunque M.M.S. apunta que conserva numerosos documentos de la clandestinidad en su casa, a donde han acudido historiadores e investigadores para consultar. Como anécdota relata un episodio ocurrido en la parroquia de la Virgen de la Fuensanta (barrio de Usera), durante una reunión clandestina en la que viéndose rodeados por la policía franquista los allí reunidos (responsables de la rama del Metal de CCOO de Madrid, entre los que estaba Marcelino Camacho), se comieron literalmente la documentación en papel que portaban para que no cayera en manos de la policía.

J.J.D.C. apunta que sobre el conflicto del año 1971 de Chrysler-Barreiros escribió el magistrado Juan José del Águila Torres, entonces abogado laboralista vinculado a Comisiones Obreras, y autor del mejor estudio (prologado por Gregorio Peces-Barba) que se ha hecho sobre el Tribunal de Orden Público (TOP) franquista. También señala que hubo en esos años dos personas fundamentales en el movimiento obrero en Villaverde: M.M.S. y Víctor Díaz Cardiel (histórico dirigente del Partido Comunista de España y responsable de ese partido en Madrid durante los últimos años del Franquismo). Víctor Díaz Cardiel pasó más de 8 años en las cárceles franquistas. Fue líder sindical en Euskalduna y M.M.S. nos cuenta la anécdota de que el director de la factoría de Villaverde en una ocasión le avisó de que la Guardia Civil estaba entrando en la fábrica en su búsqueda para detenerlo; en esa ocasión huyó saltando las tapias de la fábrica logrando que no lo detuviesen.

En 1975 M.M.S. se presenta a las elecciones de enlaces y jurados, como miembro clandestino de CCOO y sale elegido. Fue el delegado sindical más votado en la historia de la factoría.

El 17 de noviembre de 1975 se produce una explosión accidental en la factoría en la que mueren 3 trabajadores y 4 resultan gravemente heridos. Los trabajadores acuerdan paralizar totalmente la producción hasta que se aclaren las causas de la explosión y se tomen las medidas preventivas oportunas. Tres días después de la explosión, y de iniciarse la huelga, muere Franco. A consecuencia de la presión policial y de las circunstancias políticas, los trabajadores deciden volver al trabajo el 21 de noviembre de 1975. El entrevistado fue elegido jurado para la negociación del convenio colectivo (los enlaces eran los que elegían a los jurados para representar a los trabajadores en las mesas negociadoras). Explica que fue en esas negociaciones cuando los trabajadores contaron con una representación real, pues hasta entonces los jurados de los sindicatos verticales salidos de anteriores elecciones firmaban lo que indicaba la empresa. A partir de ese momento se redacta una plataforma reivindicativa acordada en las asambleas y reuniones que los obreros realizaban en los diferentes centros de trabajo. El entrevistado hace hincapié en que entre los puntos más importantes de sus reivindicaciones estaba la readmisión de los despedidos en año 71. Indica que la empresa se negó a negociar sobre esa plataforma reivindicativa por lo que se declaró una huelga total en la factoría que duró 14 días y acabó en un laudo dictado por la Delegación de Trabajo de Madrid en la que se consiguió un incremento de los salarios de un 23 % más tres puntos adicionales (la inflación era muy elevada), pero no consiguieron la readmisión de los despedidos de 1971. Lo que sí consiguieron fue la readmisión de los 87 trabajadores despedidos en este último conflicto y el de los 7 enlaces y jurados también despedidos. La readmisión de los 7 cargos sindicales se pactó después de que se celebrase el juicio oral del proceso abierto durante el conflicto.

El entrevistado indica que tras la inversión de capital norteamericano que hace que la factoría pase a control de Chrysler, los nuevos gestores tienen como objetivo prioritario que los resultados económicos sean positivos y que las relaciones laborales las delegaban en los «españoles». Indica que el franquismo había introducido en los centros de trabajo a diferentes «colaboradores» del anterior régimen; entre la platilla había policías, antiguos guardias civiles, militares, miembros de la brigada político-social de la policía franquista... (hace referencia a Antonio González Pacheco «Billy el Niño»). Se refiere a que el notario de la Compañía era Blas Piñar y que el Jefe Provincial de Falange de Madrid era el responsable de Ventas de la Compañía.

M.M.S. indica que cuando llegaba la hora de negociar los convenios tenían que presionar a través de las huelgas obreras. Denunciaban y estaban asesorados a través de Ricardo Bodas Martín (presidente de la Sala de los Social de la Audiencia Nacional entre 2009 y 2020 y miembro actual del Consejo General del Poder Judicial). En 1977 se estableció un consejo de trabajadores, compuesto por 100 miembros entre los que había representantes de UGT, USO, CCOO, CNT, falangistas, independientes, PCE, ORT..., indica que aquello era muy complicado de gestionar debido a las diferentes sensibilidades.

En el año 1979 se produce otro hecho crítico el despido de unos trabajadores de la factoría. Comenta que les advierten a los «americanos» que los despidos no son negociables y que declararán una huelga indefinida hasta que se readmita a los despedidos. Durante 40 días se paraliza toda la factoría. Se reunieron con el Ministro de Trabajo Rafael Calvo Ortega, con la embajada de Francia, pues este país ya tenía intereses en el grupo empresarial. El entrevistado sufre una gran presión para que depongan la huelga. Incluso soporta daños materiales y amenazas (le rompieron el coche, a su pareja le hacían seguimiento, le amenazaron de muerte). Indica que había perros adiestrados para la vigilancia dentro de la factoría que percibía que se ponían muy agresivos ante su presencia y que, confidencialmente, uno de los vigilantes jurados de confianza que tenían entre este grupo de trabajadores le informó que, secretamente, le habían abierto su taquilla donde tenía la ropa de trabajo para dársela a oler a los perros, en su ausencia, como medida de amedrantamiento. Comenta que fue muy duro pero que «al final ganamos» (esta última frase la dice con una leve sonrisa y una expresión de orgullo). Se llegó al acuerdo de que a los despedidos de les aplicara 2 años de suspensión de empleo (como si en realidad fuera una excedencia) y el sueldo se pagaría entre todos los trabajadores de la fábrica mediante una «caja de resistencia».

En los años 1983-84 con la crisis del automóvil se ve obligado a negociar una reducción de plantilla que, en un principio, la empresa plantea con el despido de 4000 trabajadores. Comienzan las movilizaciones, manifestaciones, paros, reuniones con las instituciones... Se llega finalmente a un acuerdo, con apoyo del Ministerio de Trabajo, de implementar un Plan de Bajas Incentivadas. Las salidas de los trabajadores de la empresa fueron todas voluntarias. Indica que la instalación de los robots en las cadenas de montaje supuso un antes y un después en la empresa. Los trabajadores no querían que se instalaran. Indica que cada robot suponía 30 puestos menos de trabajo, y además el mantenimiento lo hacía una empresa italiana, por lo que tampoco generaban ningún puesto de trabajo. Se fueron instalando en las secciones de soldadura, después en pintura y más tarde en otras secciones

Explica que tenía una actividad sindical muy activa. Llegaba a hacer decenas de asambleas diarias. Llegó a realizar 31 asambleas en un solo día. Indica que en las huelgas había que tener en cuenta las circunstancias reales y no dejarse llevar por las pasiones, pues había que tener «inteligencia sindical». Al hilo de esto nos informa de la realización de una huelga a la que él personalmente se opuso, pero que realizó al haberse

decidido convocarla por mayoría, en un momento en que había un stock de producción en la que incluso parar la producción convenía a la Compañía. La huelga fracasó.

Apunta que él tenía que preparase sobre asuntos de derecho laboral y económicos ya que su formación académica se reducía al bachillerato elemental y a la hora de negociar los convenios con la empresa tenía enfrente a economistas, abogados....

La factoría que llegó a contar con 16.000 trabajadores, hoy cuenta con alrededor de 1200 trabajadores.

Trabajadora de Konga

S.P.M. nació 1953 en la calle José del Pino de Villaverde. Tanto su padre como sus abuelos fueron ferroviarios. Su familia por parte materna sufrió represalias y una dura represión durante la Dictadura. Originarios de un pueblo de Toledo, donde poseían tierras, tras la guerra de 1936 fueron perseguidos y abandonaron el pueblo. Su bisabuela murió en la cárcel. Su abuelo fue factor de la MZA en Toledo y un tío suyo en Algodor. Eran afiliados a la UGT y tras la derrota de la República fueron fusilados; su abuelo en 1939 y su tío en 1943. Su tío fue despedido de la empresa por poner una bandera republicana en la estación de Algodor. Su abuelo había participado en la huelga general de 1934 y fue desterrado a San Pablo de los Montes. Por parte de su madre, todos los hermanos, ferroviarios, sufrieron represalias y represión, y las mujeres fueron encarceladas.

La entrevistada cuenta que su padre realizó el servicio militar obligatorio, durante tres años, buscando maquis en los Pirineos o en los montes leones, y tras concluirlo ingresa en la Renfe. Tras la boda, sus padres, vivieron de alquiler primero en la calle José del Pino –donde nació la entrevistada– y posteriormente, durante 25 años, en la calle Andrea Jordán. Finalmente convivió con sus padres en un piso propio en la calle Manuel Laborda.

A los doce años, tras un accidente infantil, sufre una lesión en una pierna y recibe un diagnóstico erróneo como consecuencia del que van a aplicarle un tratamiento equivocado a lo largo de dos años. La atienden en el hospital Puerta de Hierro y le aplican un potente tratamiento antibiótico pero ineficaz. Incluso, atribuyeron sus problemas motrices a que por su condición de hija única recibía muchos mimos, o que eran consecuencia del habitual desarrollo preadolescente. Su salud se fue deteriorando por lo que, tras una decidida intervención de su madre, fue intervenida tras la detección del problema real; perdió la funcionalidad de la rótula y desde entonces padece rigidez en una de los miembros inferiores. Tampoco tuvo suerte en la intervención que sufrió para equilibrar el otro miembro inferior con el afectado. Todo este proceso duro dos años, desde los doce a los catorce por lo que su formación académica se vio muy afectada.

Comenzó sus estudios primarios en el colegio Galicia, emplazado en la calle Leonor Góngora. Su formación se vio interrumpida por los problemas que le ocasionó el tratamiento equivocado para su problema motriz. A los catorce años retoma su formación y comenzó a estudiar Secretariado en el colegio San Pedro. Con 16 años comenzó a trabajar en la factoría que la empresa embotelladora de gaseosa Konga tenía en Villaverde. Su madre que estaba empleada en la limpieza de la factoría, tareas que también realizaba en el domicilio del responsable de la planta, fue el contacto que posibilitó su entrada en la fábrica. Su relación laboral con Konga duró 23 años, desde 1969 a 1992. A los tres años de su entrada en la empresa, en 1972, la hicieron fija en la plantilla. La planta de Villaverde cerró en 1997, cinco años después de que la entrevistada cesara en ella.

La entrevistada realizaba las labores propias de administración de una empresa mediana; realizaba liquidaciones, hacía funciones contables..., los comienzos no le fueron fáciles porque el encargado no le facilitó su inserción en la empresa, ni le dio formación alguna. El responsable de la planta de Villaverde (una buena persona en opinión de la entrevistada) era familiar de los dueños de la empresa que tenía su sede matriz en Zaragoza. A pesar de las dificultades que sufrió en la facilitación del aprendizaje, a los pocos años llevaba la administración de la empresa con soltura. Gestionaba los trámites con bancos, proveedores, distribuidores... La entrevistada vivió la absorción, por parte de Konga, de la sección de gaseosas de la

histórica Laurel de Baco, recibiendo desde ella entonces trabajadores muy mayores (y muy atentos, puntualiza). Esta absorción supuso la ampliación de la actividad.

En la planta del barrio trabajaban unos 25 empleados, todos hombres, salvo ella que era la única mujer en plantilla. Las rutas de representación de la capital fueron asignadas a los antiguos trabajadores de Laurel de Baco, ya que eran personas con mucha experiencia y que conocían bien el negocio comercial. De las botellas de cristal y chapa se pasó a la botella de PVC con tapón de plástico. Nos explica que en la factoría había una sección de embotellado donde trabajaban siete u ocho personas, en la zona de almacén seis o siete, además de los conductores de reparto que eran siete u ocho. En la misma planta vivía el encargado de manera que realizaba labores de vigilancia cuando se acababa la jornada laboral.

Cuando aparecieron las grandes superficies (Pryca, Continente, Alcampo...) Konga comenzó a comercializar con la marca blanca de las grandes superficies, por lo que las formas de producción, el etiquetado y la distribución hubo de adaptarse a las demandas de los grandes supermercados. La entrevistada hubo de buscar medios de transporte suplementarios (camioneros de Legazpi) a fin de poder cumplir con el incremento de demanda de las grandes superficies. La colaboración con estos supermercados supuso realizar inversiones para adaptarse a las exigencias de estos, además de mantener el control de calidad requerido. Esa nueva relación supuso una readaptación de los trabajadores que hubieron de recibir la formación oportuna para acometer los cambios. Una parte importante de su trabajo era organizar la logística del transporte y los pedidos.

Fue militante de la ORT (Organización Revolucionaria de los Trabajadores) y afiliada al SUT (Sindicato Unitario de los Trabajadores). Organizó las primeras elecciones sindicales de la factoría tras el final de la Dictadura de Franco. El responsable de la planta no puso ninguna objeción a su realización, y ella fue elegida delegada. No había más organizaciones sindicales en esos omentos. Posteriormente tanto UGT como CCOO tendrían afiliados en la planta.

A finales de los años ochenta llegó un nuevo jefe a la planta industrial y una vez que la entrevistada le pone al día y le enseña cómo funciona la empresa, la sometió a una presión laboral que, quizás, hoy podría calificarse de acoso laboral. La constante presión y exigencias del nuevo jefe llegaron a afectarle emocionalmente, somatizando la tensión en manifestaciones físicas. Se produjo un conflicto entre ella y el nuevo jefe agravado por las formas irregulares con las que el nuevo responsable administraba los fondos de la empresa. Aguantó tres años en esa situación para no perder la indemnización que no le correspondería si se marchaba sin más. Aguantó, según explica, por dignidad protegiéndose de la humillación a la que pretendía someterla el nuevo directivo, llegó incluso a cambiar el emplazamiento de su puesto de trabajo a la planta baja, lo que supuso un trastorno para ella dada su limitación motriz, pues la llamaba frecuentemente a la oficina, donde hasta entonces trabajó, que estaba en la planta superior. Finalmente llegó a un acuerdo de conciliación, se marchó y, explica, sintió un fuerte alivio. Se sintió liberada de tanta presión. Comenta que nunca comentó en su casa la tensión sufrida en esta etapa laboral.

Trabajadora de Avesur

R.P.C. nació en Villaverde un año antes de que el municipio fuera integrado en la capital del Estado. Nació en la casa de sus abuelos que emplazaba en la calle Leonor Góngora. La entrevistada comenta que esa calle se llamó anteriormente Miguel Servet (entre los asistentes a la entrevista se especula con la hipótesis de que el cambio de denominación obedeciera a evitar confusiones entre la calle con la misma denominación del barrio madrileño de Lavapiés, y la de Villaverde, tras ser absorbido el municipio de Villaverde por el de Madrid). La casa de sus abuelos era una casa antigua, sobre un solar grande con patio; fue reconstruida después de la guerra de 1936 al quedar dañada en la contienda. Sus abuelos vivían en ella antes del conflicto durante el cual fueron evacuados. Se trataba de una casa grande que acogió a sus padres y a sus tíos, que permanecieron en ella hasta que tuvieron posibilidades de tener su propio hogar.

Su abuelo paterno era ferroviario de la MZA y emigró desde la provincia de Toledo, donde estuvo destinado en la línea ferroviaria que enlaza Aranjuez con la capital de Castilla-La Mancha. Como anécdota, cuenta que su padre fue bautizado en Toledo debido a que la decisión del lugar del bautizo la determinó el primer tren que pasó entre las estaciones de Toledo y Aranjuez; el primero que pasó llevaba dirección Toledo. Tanto su abuelo paterno como el materno eran ferroviarios. Su abuelo materno procedía del nudo ferroviario de Alcázar de San Juan, por lo que una parte importante de su familia nació en esa ciudad manchega. Después fue capataz en la estación de Villaverde Bajo y su padre, que también era ferroviario en Villaverde, conoció a su madre a través de la relación de trabajo que tenía con su futuro suegro. Su padre formó parte de lo que en la Guerra se llamó «la Quinta del Biberón».

Comenta que sus tíos trabajaron unos en la empresa ferroviaria de Euskalduna y otros en la fundición de Boetticher, su abuelo influyó en que trabajasen en esas plantas industriales porque «decía» se ganaba más que en Renfe. Su padre trabajó en la sección de Vías y Obras de Renfe en Atocha y se trasladó a Villaverde cuando se abrieron los Talleres Autónomos de la Compañía.

Han sido tres hermanos, dos chicas y un chico. Ella es la mayor. Los estudios primarios los realizó en el colegio Galicia, que se ubicaba a la altura de lo que hoy es el nº 33 de la calle Leonor Góngora y en la calle Encarnación Oviol en lo que hoy es el número 41. El bachillerato lo cursó en el colegio Ntra. Sra. de Gracia en la Ciudad de los Ángeles, por lo que durante ese tiempo fue usuaria cotidiana de la compañía de autobuses Adeva. Completó sus estudios de Secretariado en la academia Cima, ubicada en Sol.

Su actividad laboral la inició en una tienda de muebles de un familiar emplazada en la esquina de las calles María Martínez Oviol, con José del Pino (donde hoy se ubica el restaurante El Yate de Vigo). En el año 1974 comenzó a trabajar en Avesur-Surco, una empresa agroalimentaria dedicada al despiece de aves de corral y procesamiento de su carne. Surco estaba emplazada en la carretera de Villaverde-Vallecas y su denominación empresarial era Surco, Avesur o Despieces Oroquieta S.A. Envasaba su producción con diferentes nombres.

Comenzó a trabajar en Surco-Avesur en 1974, con 21 años, realizando tareas administrativas. Una conocida, que sabía que había estudiado Secretariado y buscaba trabajo, la informó de que en Avesur necesitaban una administrativa, así que se presentó en la factoría y al día siguiente comenzó a trabajar. Se encargaba de las facturas, realizaba ingresos en la cuenta bancaria de la empresa, coordinaba la logística del transporte...

Era una persona de confianza de los dueños de la empresa, que eran los Hermanos Cuellar. La oficina de la empresa contaba con cuatro administrativos y un contable, además de los dos directivos (Hnos. Cuellar). El edificio industrial contaba con dos plantas, en la primera planta estaba el matadero, la cadena de transporte de los animales y el muelle de carga y descarga. En la segunda planta se emplazaban la sala de despiece, un comedor para los trabajadores y las oficinas. Además, la empresa disponía de 4 o 5 furgonetas para el reparto y dos camiones grandes para el traslado de las aves desde las granjas, ubicadas en provincias de Castilla-La Mancha y Andalucía.

La empresa contaba con más de cien empleados, la mayoría mujeres, que se encargaban sobre todo de tareas de despiece, procesamiento y envasado de los productos cárnicos.

R.P.C. estuvo trabajando en la empresa hasta 1978. Su relación en Avesur finaliza en 1978, y la entrevistada lo atribuye a su actividad sindical y, concretamente, a su iniciativa de demandar la convocatoria de unas elecciones sindicales en la planta industrial. A partir de ese momento la entrevistada (que en esos años militaba en la ORT y estaba afiliada al Sindicato Unitario) deja de ser persona de confianza de los dueños. Los dueños argumentaron que no hacía falta realizar elecciones sindicales porque los delegados ya estaban elegidos. Cuenta la entrevistada que las personas «supuestamente» elegidas como delegados eran todas próximas a los dueños de la empresa. Estos emprenden acciones contra ella que «camuflan» con excusas sobre su bajo rendimiento (tras su despido contrataron a dos personas para su sustitución) y la desaparición de una factura que desembocaron en los tribunales y, finalmente, en un despido calificado de improcedente por los mismos que conllevó la percepción de una indemnización por parte de la entrevistada.

Explica que hubo en la empresa un conflicto laboral debido a la precariedad de las condiciones de trabajo que provocaron la amputación de un dedo de una trabajadora en un accidente laboral. Las empleadas trabajaban sin guantes de malla metálica. Relata que cuando llegaba algún inspector laboral «escondían» a muchas trabajadoras y las amenazaban con ser despedidas si eran vistas por la Inspección.

Tras su despido de la empresa se casó, tuvo tres hijos, y no tuvo una relación laboral asalariada, salvo una breve contratación puntual, tangencial a la Asociación de Vecinos del barrio. Hace referencia a su dedicación en las APAS y AMPAS del barrio, y en la Asociación Vecinal. Una breve referencia que contrasta con su extensa y dilatada dedicación al desarrollo y consolidación de dichas asociaciones en el barrio.

Trabajadores de Renfe

P.O.

Toda su actividad laboral la llevó a cabo en RENFE. Sus primeros destinos fueron:

1. Bilbao como soldador
2. Depósito ferroviario de Olabeaga como oficial de oficio
3. Taller Autónomo de Villaverde, de oficial de oficio. donde llega en 1969 (2 años después de la apertura de dicho taller). Aquí permanecerá destinado hasta su jubilación.

El primer conflicto con la empresa en el que participa, que cita como significativo, se produce en 1969. Quieren conseguir la equiparación de las primas (concepto salarial), ya que hay trabajadores que desarrollan los mismos trabajos y reciben emolumentos diferentes. Por ello le abren expediente disciplinario.

En 1973 ingresa en el sindicato USO. Se organizan y se reúnen clandestinamente. Para ello utilizan tácticas habituales en la clandestinidad, como por ejemplo reconocerse unos a otros fijando una contraseña previa, p. ej. llevar el periódico Madrid en una mano determinada en el punto de encuentro. También acudían a los centros de reunión clandestinos camuflados como «alumnos» de formación musical de piano.

Las reuniones, asambleas o encuentros para organizarse y realizar las reivindicaciones laborales se realizaban en el taller de Villaverde durante la ½ hora de bocadillo del descanso dentro de la jornada laboral.

En 1976 se intensifica la lucha por la consecución de un convenio colectivo, la respuesta del Gobierno de Arias Navarro es la militarización de los trabajadores de Renfe. En el taller de Villaverde se producen algunos altercados, hay un intento de detención de un trabajador por parte de los militares, pero los trabajadores le rodean e impiden la detención. Posteriormente llega un autocar con fuerzas de la Guardia Civil y un grupo de militares al mando del comandante «Cazalla»¹, este se dirige a los trabajadores informándoles de la nueva situación, P.O. se dirige después a los trabajadores indicándoles que la militarización será un paréntesis para las reivindicaciones de los trabajadores, pero que cuando se agote esa circunstancia se volverá a la lucha. Entonces es detenido y hay un intento de revuelta entre los trabajadores, el mismo P.O. pide calma para evitar males mayores, pues algunos trabajadores han tomado las herramientas de trabajo para dar una respuesta a la detención. Le llevan detenido a la cárcel de Carabanchel y está durante cuatro días incomunicado. Los compañeros y la familia desconocen su paradero. Permanecerá un mes detenido. Se crea una caja de resistencia entre los trabajadores de RENFE para ayudar a la familia mientras permanezca en prisión. La experiencia de la creación y gestión de esa caja de resistencia servirá para luchas posteriores en la Compañía y para otras empresas. La cantidad recaudada fue muy elevada, y se destinó a otras luchas. P.O. devolvió las cantidades destinadas a su familia. Le defendió como abogado laboralista Enrique Barón (ministro de Transportes del primer Gobierno de Felipe González y presidente del Parlamento Europeo entre 1989 y 1992).

1. El sobrenombre de comandante «Cazalla» se lo pusieron los trabajadores del taller al comandante Iturrioz quien estaba al mando del Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles, cuando se publicó el 19 de enero el Decreto 47/1976, de 6 de enero, firmado por Fraga Iribarne y sancionado por Juan Carlos I, por el que se militarizaba a todo el personal de RENFE, quedando a partir de entonces bajo la autoridad de dicho comandante. La militarización se prolongó hasta el 24 de mayo de 1976. El sobrenombre de «Cazalla» parece ser que tenía que ver con la imagen que percibían de dicho militar al que atribuían cierta afición por alguna bebida de alta graduación

En ese año en el taller de Villaverde había 1350 trabajadores aprox. de ellos unos 350 pertenecían a USO. P.O. toma parte en el intento de unificación de UGT y USO en la creación de un sindicato ferroviario, pero finalmente las disensiones en el proceso llevaron a expedientarlo por parte de UGT. Pasó a CCOO y fue líder sindical del taller de Villaverde, manteniendo durante toda su actividad sindical un gran prestigio entre los trabajadores del taller, independientemente de su afiliación sindical. Participó en todas las luchas y acciones reivindicativas del movimiento obrero ferroviario, incluso fuera del ámbito del taller de Villaverde. Y tras estar liberado sindicalmente volvió a su puesto de trabajo de oficial de oficio del TCR de Villaverde donde se jubiló en el año 2002.

Relata un momento duro de la lucha sindical: el problema se originó a raíz de la costumbre que había en el taller de Villaverde de que el día de Nochebuena se dejará de trabajar a media mañana para festejar entre los compañeros la llegada de la Navidad. Pero en 1983 el día 24 de diciembre cayó en sábado, los trabajadores intentaron realizar el festejo el viernes 23, a lo que la Empresa se negó y se produjo un «motín» durante el que algunos trabajadores de las oficinas, que continuaron trabajando, hubieron de encerrarse ante el cariz violento que estaban tomando los acontecimientos. La Empresa abrió expedientes disciplinarios que acabaron en 10 cartas de despido. P.O. y R.R.R. fueron parte fundamental de la negociación para que los despidos no se consumaran. Al final los despidos se convirtieron en traslados forzados por un número de años determinado. Fue un momento que recuerda con pesadumbre.

En la entrevista nos señala tres hitos fundamentales en el desarrollo de la lucha de los trabajadores ferroviarios. Los tres ocurrieron en 1976 y estuvieron estrechamente relacionados:

- La lucha y la consecución de la amnistía tanto por motivos sindicales como políticos
- La constitución el 23 de octubre de lo que se conoció como el Pleno General de Representantes Ferroviarios, elemento fundamental para entender el cambio en materia de relaciones laborales que se produjo en Renfe en ese año de 1976. Este hecho suponía de facto la defunción del Sindicato Vertical. En dicho pleno cada provincia envió a sus representantes al margen de los Jurados de Empresa.
- La firma del primer Convenio Colectivo de Renfe el 21 de diciembre de 1976, tras la amnistía y el reconocimiento del Pleno General.

El entrevistado nunca militó en ningún partido político.

R.R.

El primer contacto con la lucha de los trabajadores ferroviarios fue en 1970 con la reivindicación de la equiparación y aumento de los emolumentos de las primas de producción.

Conoció a P.O. a raíz de la muerte de suegra, en 1971, cuando necesitó obtener unos días de permiso laboral para acudir al sepelio. Fue P.O. quien se interesó por su situación y le asesoró a fin de que pudiera obtener el tiempo necesario para acudir al entierro.

Trabajadores de UERS

Los entrevistados después de indicar sus antecedentes familiares en la compañía Sociedad Anónima Vers; la llegada de sus abuelos a Villaverde desde Málaga a raíz de la apertura de la planta industrial de la empresa malagueña; su asentamiento en el antiguo núcleo de Villaverde; y los inicios de su actividad educativa, pasan a comentar aspectos más concretos de la vida en la factoría y de las relaciones sociales de sus empleados, que iban más allá de la actividad laboral en sí misma.

Comentan que los trabajadores de la empresa eran buenos profesionales, que se sentían orgullosos de sus capacidades profesionales, de lo que eran capaces de realizar. Hacen especial mención a los oficiales de las diferentes ramas de actividad como gente muy cualificada. Comentan que a comienzos de los años 70 la factoría de Villaverde contaba con alrededor de 600 trabajadores que fabricaban y reparaban material ferroviario para viajeros y mercancías. Realizaban una labor integral de la producción por lo que en la planta industrial se desarrollaban diversos oficios (torneros, carpinteros, tapiceros, cristaleros, fundidores, electricistas, pintores...) que coordinadamente concluían en la construcción de material remolcado y de tracción.

Indican la relación con la empresa más allá de la vida dentro de la factoría. A nivel educativo, como se ha apuntado anteriormente, la empresa cede instalaciones propias –emplazadas en su antigua colonia– a unos profesores (D. Eduardo y su esposa) que por propia iniciativa ponen en funcionamiento un centro para impartir educación a los hijos e hijas de los trabajadores. La proximidad del centro educativo a las viviendas de los trabajadores y de la factoría, explica que la gran mayoría de los alumnos fueran hijos e hijas de los empleados de Vers, ya que el barrio de Oroquieta no contaba, prácticamente, con más viviendas que las de la factoría.

Además, la empresa se hacía cargo de la enseñanza de los futuros trabajadores que ingresaban como aprendices, por lo general eran hijos de empleados de la empresa, pues contaban con más facilidades para acceder a un puesto de trabajo dentro de los talleres. A.M.L. ingresó como aprendiz en la nave de fresado y tornos.

La empresa construyó una nueva colonia nueva en el barrio de Oroquieta y a partir de 1958 comienza a entregar las llaves de las nuevas viviendas a los trabajadores. Anteriormente había otra colonia construida antes de la sublevación militar de 1936 constituida por 10 o 12 hileras de casas bajas emplazadas, también en el barrio de Oroquieta, al norte de la vieja colonia y colindante con donde hoy se levanta el colegio Juan de la Cierva. Se generaba así una simbiosis entre empresa y trabajadores más allá de la factoría. La vivienda se conformaba, así, como un salario diferido que iba ligado a la relación con la empresa. Esa circunstancia facilitaba las relaciones vecinales y conformaba una comunidad que se extendía más allá de la planta industrial. A esta circunstancia hay que sumar, además, que entre una importante proporción de la plantilla de la empresa existían fuertes vínculos familiares entre muchos trabajadores (J.M.M. señala que su abuelo paterno y todos sus hijos también fueron trabajadores de Vers).

A.M.L. comenta que la vida transcurría con normalidad, recuerda la camaradería los trabajadores que antes de iniciar la jornada laboral recorrían el camino hacia la factoría y muchos tomaban café juntos en un bar

que había en la carretera de Vallecas. J.M.M. recuerda la imagen del toque de la sirena de la factoría y cómo cientos de trabajadores se dirigían a sus puestos de trabajo con las tarteras y los bocadillos. Toda esa «normalidad» salta por los aires cuando se desencadena el conflicto de la Vers a finales de 1975, que acabará con el cierre empresarial en septiembre de 1976. Recuerdan la prolongación del conflicto en el tiempo, conflicto que se inició con la petición de mejoras salariales y el despido de tres obreros. Esas reivindicaciones se enmarcan en el contexto de las tensiones sociales y laborales intensificadas al final del Franquismo y el inicio de la llamada «Transición». Los obreros se declararon en huelga como medida de presión para la readmisión de los despedidos. Las movilizaciones llevaron las protestas al centro de la ciudad en actos de petición de solidaridad económica con los huelguistas y el impulso de cajas de resistencia. A.M.L. recuerda la generosidad de los madrileños haciendo aportaciones económicas.

Un año antes del conflicto de la factoría de Villaverde, la factoría matriz de Málaga había sido cerrada. J.M.M. enmarca las causas de los cierres de la planta de Málaga y la posterior de Villaverde en varios factores: la decisión por parte de RENFE (la principal demandante de las cargas de trabajo para Vers) de asumir los trabajos de mantenimiento de su material desde mediados de los 60, y por tanto la consiguiente disminución de pedidos a la empresa; la necesidad de modernizar unas instalaciones adecuadas de la compañía que incluso Renfe había recomendado, la recalificación de los usos del suelo de los terrenos junto a la playa de Huelin (donde se emplazaba la factoría malagueña) en pleno auge de la actividad turística, al mismo tiempo que se instala la crisis de las empresas del metal; y, por último, la mutación de las relaciones laborales fruto de la confrontación del paternalismo empresarial del pasado franquista con las demandas obreras de participación a través de los sindicatos democráticos emergentes. Estos fueron, a su juicio, los ingredientes que concluyeron con el cierre de la factoría de Málaga y la posterior de nuestro barrio.

Los trabajadores de Málaga reclamaron solidaridad de los compañeros de Villaverde cuando se vieron afectados por el cierre. Tras el cual algunos fueron trasladados a Villaverde. Es en ese contexto cuando se desencadena el conflicto de la factoría de Villaverde. Tras nueve meses de huelga indefinida, sin conseguir la readmisión de los despedidos, la compañía Vers cierra y deja de existir. A.M.L. y J.M.M. coinciden en que la huelga fue aprovechada por los directivos de la empresa para llevar a cabo un cierre patronal. Coinciden en que el conflicto se desencadenó de forma fulminante, no recuerdan conflictos previos. La huelga dejó una huella emocional importante entre los trabajadores. J.M.M. ha intentado contactar con antiguos empleados para la realización de esta entrevista, pero han declinado participar. Los dos atribuyen esa actitud por el trauma que para los trabajadores supuso el conflicto y su resolución. Permanece la voluntad de olvidar. J.M.M. habla de la división que existía en la factoría entre obreros y empleados, estos últimos trabajadores dedicados a actividades administrativas y en tareas de gestión.

La última parte de la sesión se desarrolla con la muestra de fotografías familiares por parte de J.M.M. Él las comenta con cierta emoción pues en la mayoría aparece su padre. Unas muestran a los obreros trabajando sobre material ferroviario, bogíes, vagones, incluso mostrando un coche-cine que Renfe encargó a la VERS (trabajo del que comenta que los trabajadores se mostraban orgullosos, pues era una labor muy especializada); también comenta numerosas fotografías relacionadas con las actividades sociales y de ocio que se desarrollaban a la sombra de la compañía. En ellas aparece una escena de uno de los actos navideños en los que se congregaban obreros y familiares en la sede de los locales de la Delegación de Educación y Descanso del Sindicato Vertical, donde se obsequiaba en un acto festivo a hijos y trabajadores. También hay algunas de empleados posando en alineaciones de equipos de fútbol que se enfrentaban con los de otras

empresas de Villaverde. Por último, J.M.M. muestra una medalla conmemorativa y una insignia guardada en un elegante envase que la empresa concedía a los 30 años de trabajo en agradecimiento a la «constancia» de los obreros.

Al hilo de los comentarios de esas fotografías y objetos A.M.L. y J.M.M. hablan del traslado de las relaciones de la empresa más allá de los muros de los talleres: viviendas en la colonia, ocio..., recuerdan las llamadas «giras» que eran excursiones que organizaban los trabajadores al amparo de los responsables de la compañía. Ocurría así que la empresa proporcionaba trabajo, vivienda, ocio... bajo un paraguas de paternalismo cuyo protagonista era Francisco Valiente Oroquieta, presidente del consejo de Administración de Vers, y también relacionado con Euskalduna, que dio nombre al barrio y al que José Antonio Girón de Velasco (ministro de trabajo con Franco desde 1941 a 1957) le concedió la medalla de oro al «merito al trabajo» al encarnar ese modelo de empresario y empresa paternalista que se ajustaba al paradigma franquista.

Trabajador de Tafesa

Nace en 1934 en un pueblo toledano. Su padre se dedica al trabajo en el campo (actividad económica hegemónica en el municipio basada en la trilogía mediterránea y el azafrán) y su madre al trabajo doméstico, aunque en su juventud también trabajó en el campo. Llega a Madrid en 1948, emigra debido a las precarias condiciones de vida en los años 40, durante la larga posguerra. Relata las duras condiciones de trabajo en el campo, y el poco jornal que se recibía como retribución (utiliza términos como piojos, tisis, miseria, pobreza, para definir el paisaje social de su pueblo natal). Narra la muerte de un joven hermano suyo por una complicación abdominal que se inicia con un dolor inguinal (que él asocia a una apendicitis) y que, por la falta de atención médica necesaria, y la consecuente complicación después de tres semanas de enfermedad, concluye en defunción.

Llega a Madrid con 14 años. Se aloja en la casa de una tía suya, sin descendencia, que reside en lo que hoy es la calle Euskalduna, en unas casas bajas. Comenta que los vecinos que vivían en el barrio de Butarque, y tenían que acceder a sus puestos de trabajo de Euskalduna, VERS o TAFESA, debían cruzar las vías con el peligro de ser arrollados, pues no había pasos habilitados. Lo que provocaría la muerte de varios vecinos y posteriores protestas en el barrio solicitando pasos seguros. Comenzó a trabajar, siendo un adolescente, en los talleres de construcción de material ferroviario de Euskalduna de mecánico ajustador, la tarea básica a la que se dedicó era repasar el ajuste de la tornillería del material ferroviario. Consiguió el trabajo presentándose en la fábrica, muy próxima a la vivienda de su tía, y solicitando empleo. Trabajó durante sólo durante 10 meses en Euskalduna, pues le llevaron a un campamento juvenil de Falange y tras una protesta en la que participaron varios jóvenes por la mala calidad de la alimentación fueron expulsados del campamento, episodio tras el que no vuelve a la fábrica y retorna a su pueblo natal. Allí trabaja durante tres años en el campo, segando, vendimiando, etc.

Se marcha a Barcelona a realizar el Servicio Militar obligatorio. Le gusta Barcelona. Coincide que su novia tiene un hermano que vive en Balsanery (un municipio del interior de la provincia), se queda a vivir allí y a través de ese contacto comienza a trabajar en la empresa de Minas de Potasa de Súrta. S.A. Trabaja en la mina a más de 500 m de profundidad. Se emplea de minero durante cerca de un año y en Barcelona se casa y tiene su primera hija.

Vuelve a Villaverde porque tiene mucha familia que, emigrada, vive en el barrio y por la mayor cercanía también a su pueblo. Vuelve ya casado y con familia. Se alojan de nuevo en casa de su tía donde ya viven algunos familiares en diferentes habitaciones. Nos habla de la imposible intimidad debido al elevado número de personas que compartían vivienda. Comienza a ganarse la vida trabajando en un arenero de extracción de áridos en los márgenes de la carretera a San Martín de la Vega, emplazado en un espacio próximo a donde estaba la «hidroeléctrica» (las instalaciones recientemente desmanteladas de Iberdrola, junto a la gasolinera de la carretera de San Martín de la Vega). Nos habla de que el trabajo era duro, poco mecanizado, a mano y con pala descargando y cargando arena.

Después de cerca de un año en el arenero, comienza a trabajar en TAFESA gracias a que un familiar habla con un encargado de la factoría. En un primer momento trabaja en la sección de carpintería, pero con la paulatina sustitución de los vagones de madera por otros de estructura metálica pasa, tras un curso de formación de

soldadura impartido por la empresa, a desempeñar el oficio de soldador. El entrevistado nos relata el origen de TAFESA: según él, los dueños de TAFESA eran dos hermanos gallegos que dedicaban a la trashumancia del ganado desde Galicia a Extremadura, que aprovechaban el fin de la siega en Extremadura (en Badajoz) para alimentar a su cabaña de ganado ovino. Esos rebaños de ovejas, sirvieron, durante la 2ª Guerra Mundial, para abastecer de carne al ejército alemán, y el gobierno de Hitler pagó la factura de la carne con la donación de vagones alemanes, con los que los empresarios gallegos constituyeron Tafesa (o Transfesa) y comenzaron a transportar ganado primero y después todo tipo de mercancías a nivel nacional e internacional.

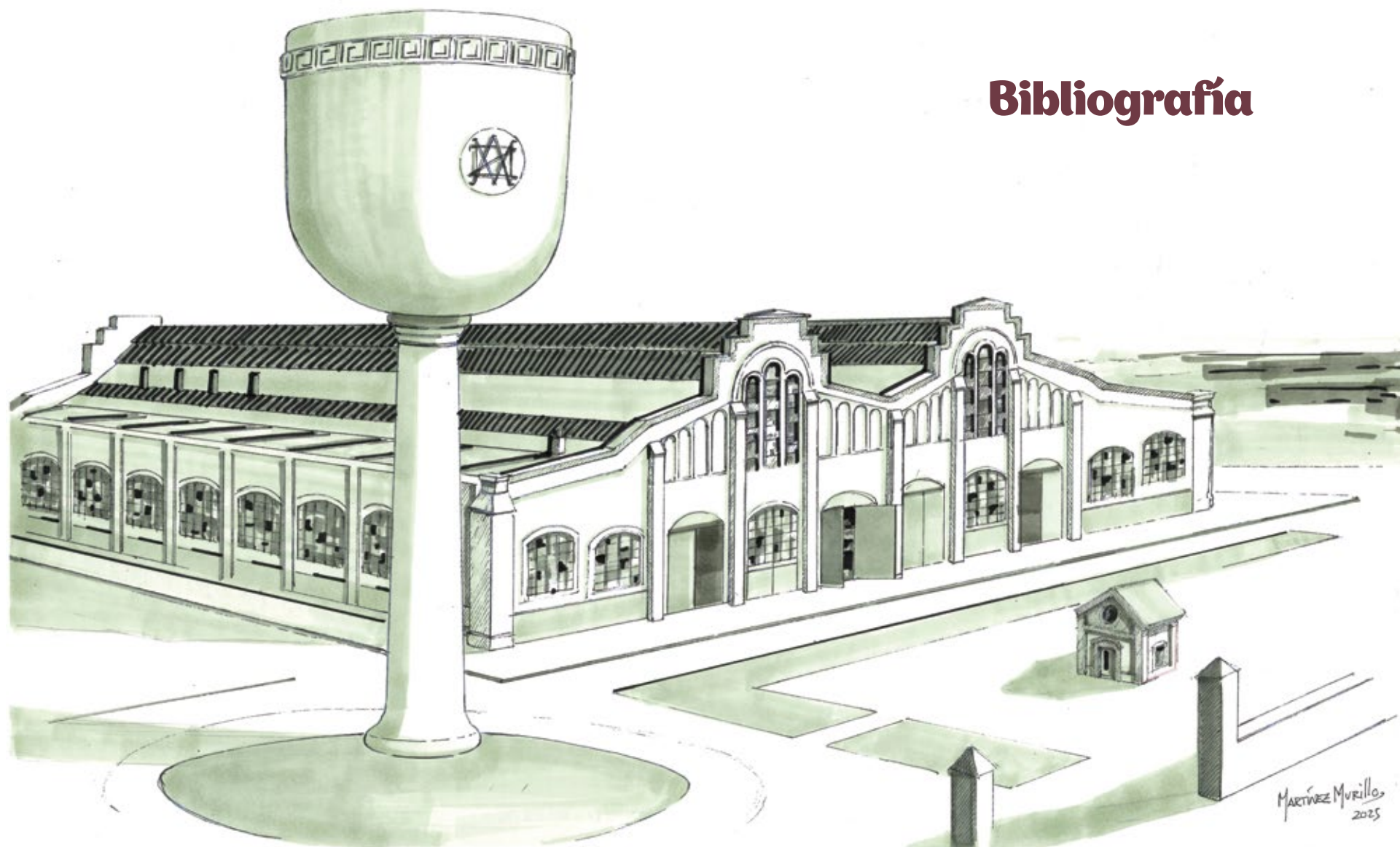
Cuando pudieron se trasladaron a una vivienda en la calle Platino para disponer de más espacio al crecer la familia. El salario lo percibía semanalmente y para subsistir se pluriempleó repartiendo, cargando y descargando muebles, por la tarde, en una tienda del barrio que había abierto un emigrante, retornado, que había hecho dinero en Venezuela. En esta empresa trabajaba reglamentariamente con «sus derechos» y legalmente, remarca, durante cuatro horas. Las hijas estudiaron y dos llegaron a tener estudios universitarios. Ha mantenido contacto y relación con su pueblo. Cuando murieron sus padres, dividieron la casa familiar de su pueblo y rehabilitó integralmente la vivienda realizando él toda la renovación de las instalaciones.

Su militancia política se remonta a principio de los años 50, tomó conciencia social por las malas condiciones de vida que vivió en su niñez y adolescencia en su pueblo. Entra en contacto con el Partido Comunista de España (PCE) a través de un contraamaestre de la sección de carpintería de TAFESA, previamente le tanteó. En el taller, entonces, había cuatro militantes del PCE. Los encuentros se fijaban verbalmente y se acudía estrictamente a la hora y lugar acordado, toda la actividad se realizaba clandestinamente con las medidas de seguridad oportunas. Se hacían reuniones todas las semanas. Pasó por la Dirección General de Seguridad (DGS) decenas de veces, pues le intervenían el DNI para que posteriormente fuera a recogerlo, quedando retenido en sus dependencias durante 24 o 48 horas. Nos indica que en esas ocasiones las detenciones no tenían consecuencias laborales. En una manifestación por el I Convenio Colectivo del Metal, que estaba negociando Marcelino Camacho (líder de CCOO) y obreros de asociaciones católicas, es detenido junto a unos 300 trabajadores, de esos trabajadores 8 pasarán a disposición judicial. Él será uno de ellos e ingresará en prisión y consecuentemente es despedido de TAFESA. Se crea una caja de solidaridad entre los trabajadores de la empresa para atender a la familia, también colaboran las cajas de resistencia de otras empresas del metal. Relata que la primera vez que comió langostinos en su vida fue una Nochevieja en la cárcel gracias a la cena solidaria que les sirvieron con los fondos de las cajas de resistencia. Cuando sale de prisión los obreros del taller secundan una huelga para que sea readmitido. La empresa cede, pero le rebajan de categoría laboral y reingresa de albañil. Además, le suprimen la percepción de los emolumentos de la antigüedad en la empresa, por lo que deja de recibir el abono que le correspondía por tal concepto. Estuvo cinco años en esa categoría, pero cuando llegó la Democracia y con ella la amnistía laboral le restituyen su categoría y el abono del concepto por antigüedad.

La actividad sindical que desarrolló desde que se conformaron las Comisiones Obreras se centraba en la reivindicación de derechos laborales y mejoras salariales; lucha por el incremento de la masa salarial y la reducción de los tiempos laborales, también por las mejoras de las condiciones de trabajo, de la seguridad y la compensación de las tareas menos favorables (como era el caso de pagar un plus por el trabajo de horas nocturnas). Las reivindicaciones se acordaban en asambleas y las negociaba un comité con la empresa. Cuando se jubiló realizaba una jornada diaria de 7 horas.

También participa en los movimientos vecinales previos a la constitución, a comienzos de los años setenta, de la primera Asociación de Vecinos del barrio (de la que es socio fundador). Las reivindicaciones vecinales se centraban en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes del barrio. La gran mayoría emigrantes. La urbanización de las calles era muy precaria, solamente estaba adoquinada la calle principal, Juan José Martínez Seco, posteriormente se cementarían y en los años setenta se asfaltarían. La traída de las acometidas de agua potable fue también una reivindicación vecinal pues el abastecimiento se hacía desde las fuentes públicas instaladas en el viario mediante, latas, cántaros o garrafas (una tarea que quedaba reservada en la mayoría de los casos para las mujeres o los niños). Las protestas vecinales también se centraron en la lucha contra la carestía de la vida (huelga del pan) que menguaba el poder adquisitivo de las familias. Las deficiencias en el transporte que, con limitaciones, cubría la empresa particular ADEVA, S.A, la falta de espacios verdes, de equipamientos sanitarios y educativos públicos (sólo había un pequeño local de dimensiones reducidas y un chalé, que no cubría las necesidades educativas de una creciente población infantil), fueron exigencias constantes del movimiento vecinal hasta que se construyeron los primeros colegios públicos (Juan de la Cierva, Antonio de Nebrija y Navas de Tolosa). También fueron importantes las luchas para establecer elementos de conexión peatonal entre los diferentes barrios compartimentados por las vías del ferrocarril y la carretera de Andalucía (se produjeron frecuentes muertes por el arrollamiento o atropello de personas al cruzar dichas infraestructuras, carentes de pasos seguros).

En esta lucha vecinal fue importante también la colaboración de la iglesia del barrio, en la que el párroco D. Fernando, facilitaba y permitía la reunión y asambleas de los vecinos.



Bibliografía

ADÁN POZA, M.^a Jesús: *Villaverde. Historia del Distrito*. Madrid. Ayuntamiento de Madrid, 2005. 272 pp.

ADÁN POZA, M.^a Jesús: *Villaverde industrial. Historia de la industria en el distrito de Villaverde*. Madrid. Ayuntamiento de Madrid, 2007. 141 pp.

BELLÓN JIMÉNEZ, Pedro Manuel: *Arqueología industrial de Villaverde: culturas de vida y trabajo vinculadas a los talleres de MZA y RENFE*. Madrid. Universidad Complutense. 2022. 56 pp.

BILLA AUZMENDI, Jesús María: *Breve historia de Euskalduna Villaverde Bajo*. 2021. 96 pp.

CAYÓN GARCÍA, Francisco y CUÉLLAR VILLAR, Domingo: «El sindicalismo ferroviario español en democracia, 1976-2005» en *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga, 2006, 41pp.

CAYÓN GARCÍA, Francisco: «La industria de construcción de material ferroviario. Estructura y evolución (1848-1997)» en *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*, Coord. por Javier Vidal Olivares, Miguel Muñoz Rubio, Jesús Sanz Fernández, 1999, págs. 787-808.

COPLACO: «Mediodía» en *Documentos para la difusión y debate*. Madrid. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982, 156 pp.

COPLACO: «Villaverde» en *Documentos para la difusión y debate*. Madrid. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1980, 104 pp.

DEL RÍO LAFUENTE, M^a Isabel: *Industria y residencia en Villaverde. Génesis de un paisaje urbano en la periferia de Madrid*. Madrid. Universidad Complutense, 1984, 487 pp.

FERNÁNDEZ GÓMEZ, Julia A.: *Buscando el pan del trabajo (Sobre la industrialización franquista y sus costes sociales) Villaverde (Madrid) 1940-1965*. Madrid. Miño y Dávila. 2004. 479 pp.

FFE (Fundación de los Ferrocarriles Españoles). Revista Vía Libre. Varios Números

GONZÁLEZ YANCI, M^a Pilar: «El ferrocarril como factor condicionante de la localización industrial de una ciudad: el caso de Madrid». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*. Tomo CXII, n^o 1-12, II, 1976, págs. 325-344.

GONZÁLEZ YANCI, M^a Pilar: *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la geografía urbana de la ciudad*. Madrid. Instituto de Estudios Madrileños. 1977.

MADOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. 1849. Tomo XV.

MARTÍNEZ-CORRAL, A y Cuéllar, D.: *Las soluciones constructivas en la vivienda durante el franquismo: el caso de la vivienda ferroviaria*. Disponible en: <https://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es/index.php/informesdelaconstruccion/article/view/6005/7290>

MARTÍNEZ VARA, T. y COBOS ARTEAGA, F. de los: «Taller Central de Vía y Obras», *Revista de Historia [TST]*, 12, 2007, pp. 94-121.

MOHEDAS GARCÍA, César: «Los enlaces ferroviarios de Villaverde y la estación de Madrid Delicias». *Rev. ASVAFER (Asociación Vallisoletana de Amigos de Ferrocarril)*. N^o 53. Oct-nov. 2000, págs. 16-29.

MUÑOZ RUBIO, Miguel: *«Ochocientos brazos» El movimiento obrero en el ferrocarril durante el franquismo*. Madrid. Editorial Anexo, 2020. 413 pp.

NARANJO LLANOS, Francisco: *El pasado es la linterna del futuro*. Córdoba. Editorial Utopía. 2024. 286 págs

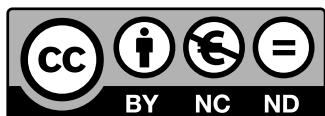
POLO MURIEL, Francisco: *La Depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2019. 498 págs.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS: «Enclavamiento en la estación de Villaverde». N^o 12. Madrid. 1892. Pág. 90.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS: «Instalación de bloqueo automático entre las estaciones de Madrid y Villaverde Bajo». N^o 2391. Año LXXI. 15 de octubre de 1923. Págs. 189-196.

SIGUÁN SOLER, Miguel: *Del campo al suburbio: un estudio sobre la migración interior en España*. Madrid. CSIC. 1959.

Ilustraciones: José María Martínez Murillo. Todos los derechos de autor reservados.



Textos: Licencia Creative Commons

Reconocimiento-No Comercial - SinObraDerivada

No se permite un uso comercial de la obra original ni la generación de obras derivadas.