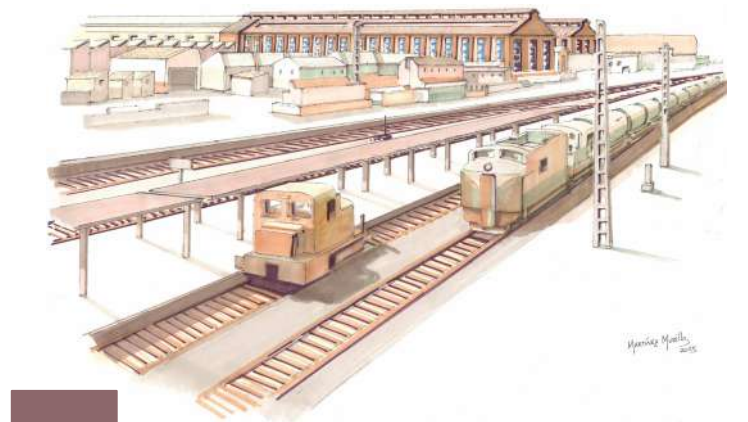
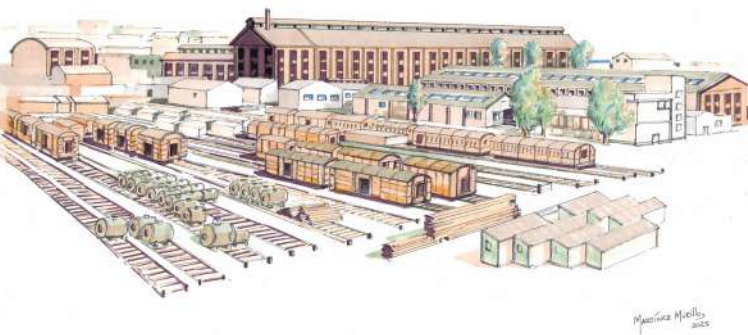


2 Transfesa - Tafesa

Calle Diamante frente a Centro de Salud Los Rosales.

La empresa Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (TRANSFESA), constituida en 1943, se dedicó al transporte nacional e internacional y a la construcción de material ferroviario. Los primeros vagones para realizar el transporte procedían de la Alemania de Hitler. Dispuso de los primeros vehículos de ejes intercambiables para el tráfico internacional. Creó empresas participadas en Francia, Reino Unido, Alemania, Suiza y Portugal. Estaba relacionada con TAFESA por la vinculación de sus directivos y fue un referente en la innovación tecnológica. En sus terrenos, durante unas obras en 1958, se descubrieron los restos del famoso «mamut» de Villaverde. En 2007 la compañía, vendió un 51 % del capital al grupo alemán Deutsche Bahn AG (DB). En sus talleres del barrio trabajaron centenares de trabajadores.



3 Euskalduna

Calle Augustobriga. Junto al Mercadona. Referencia a Astilleros españoles, Ateinsa y Alstom.

Euskalduna, empresa naval vasca, se instaló en nuestro barrio en 1922. Hasta finales del siglo XX se dedicó fundamentalmente a la construcción y reparación de locomotoras y material remolcado ferroviario para empresas públicas y privadas ferroviarias y metropolitanas. También construyó elementos y componentes navales y otros productos para el transporte. Durante la guerra de 1936 fue incautada. En 1955 durante las obras de ampliación se hallaron importantes hallazgos paleontológicos. En 1962 las movilizaciones de sus trabajadores, y su represión, marcaron un hito histórico en el movimiento obrero. En 1969 la empresa se integraría en Astilleros Españoles. En 1973 Euskalduna creó Aplicaciones Técnicas Industriales S. A. (ATEINSA) y el taller de nuestro barrio quedó integrado en ella. Astilleros derivó toda la producción ferroviaria a ATEINSA. A comienzos de los años ochenta adquirió los talleres colindantes de la VERS, que estaban cerrados desde finales de 1976. Finalmente, en 1988, la factoría pasaría a manos de la multinacional ALSTOM y, en 1992, sus últimos 500 trabajadores de Villaverde fueron distribuidos entre los talleres de Cerro Negro, La Sagra (Toledo), Atocha y Fuencarral.

7 Avesur

Carretera Villaverde a Vallecas, esquina Calle Villafuerte, frente a oficina del BBVA.

Avesur, Surco o Despieces Oroquieta, S.A. Fue un matadero de aves, despiece y preparación de productos cárnicos de aves de corral que dio 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 fue mayoritariamente femenina.



11 Norah

Pie de Chimenaea de San Cristóbal. O esquina con el antiguo mercado.

La fábrica de ladrillos y cerámica Norah se 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 tuvo que ver con el aprovechamiento del afloramiento de las arcillas plásticas del terreno donde se localizaba. La fábrica contaba con un edificio principal, en forma de L, en el que conflúan los ralles que conducían las vagonetas que transportaban la arcilla desde los barros próximos, en el interior de los terrenos de la factoría. 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. Dejó de funcionar en la década de los años 50, cuando fueron vendidos sus terrenos al Instituto Nacional de la Vivienda, para la construcción del Poblado Dirigido de San Cristóbal de los Ángeles.



15 Pabellones y talleres ferroviarios de la MZA-Renfe

Gran Vía de Villaverde frente a pabellones.

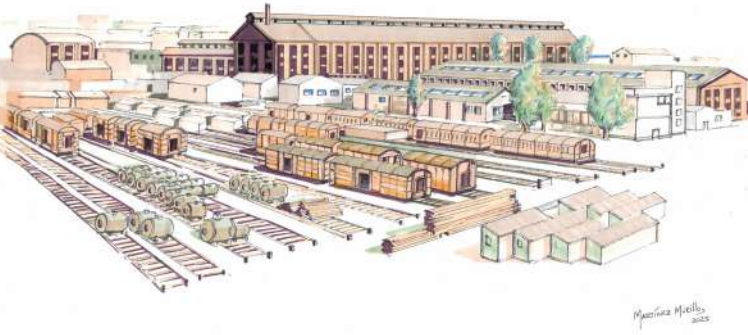
El aumento en extensión de la red ferroviaria durante las últimas décadas del siglo XIX y principios del XX, motivó la necesidad levantar en 1904 el taller de Puentes y el Almacén de Vías y Obras de la compañía MZA en nuestro barrio ante falta de espacio en Atocha. Ese traslado marcaría un antes y un después en la historia de Villaverde Bajo. El taller se puso a la vanguardia de la industria ferroviaria europea, y en él se intentó poner en práctica las teorías de la organización científica del trabajo. La construcción del taller llevó aparejada la dotación de servicios de los que carecía el espacio elegido. Para el abastecimiento de agua se construyó la emblemática «copa», viviendas para el personal, escuelas... Los terrenos ocupaban 55.000 m2. En las formas constructivas se tuvieron también en cuenta elementos estéticos, se levantaron los edificios en estilo neomudéjar y se dotó al complejo de jardines de singular belleza donde se plantaron algunas especies exóticas. En sus dependencias se forjaron algunas de las primeras luchas obreras ferroviarias tras la guerra de 1936 y fue germen de las primeras Comisiones Obreras ferroviarias. Las viejas naves fueron derribadas a primeros de los años noventa y sus terrenos incorporados al viejo Almacén Central, en el que, tras derribar a su vez edificios de gran valor patrimonial, se construyó un almacén robotizado que sigue funcionando actualmente bajo la titularidad de ADIF.

Ilustraciones: José María Martínez Murillo.
Colaboración de fotografía y otros recursos gráficos: Cronistas de Villaverde.
Organiza: Asociación Vecinal La Unidad de Villaverde Este.
Colabora: Ayuntamiento de Madrid.

4 Vers S.A.

Carretera Villaverde a Vallecas.
Rotonda de Calle de la Alianza, Unanimidad y Carmen de Burgos. Referencia.

VERS S.A. se fundó en 1923 y contaba con talleres en Málaga donde inició su actividad. En 1938 se hace cargo de la gerencia Francisco Valiente Oroquieta (a quien debe su nombre el barrio y promovió la construcción de colonia de la empresa) que impulsa la Sociedad e inaugura en 1942 la factoría de Villaverde Bajo. Hasta mediados de los años 70 fabricó vagones y se repararon tranvías, locomotoras, equipos de tracción diésel. Sus obreros construyeron también estructuras metálicas, puentes para ferrocarril y carretera, carros transbordadores, puentes grúa, máquinas de elevación, maquinaria para industrias químicas, azucareras, también hornos eléctricos de inducción para fundiciones...La empresa, propietaria de los terrenos del barrio de Oroquieta, construyó viviendas para los obreros antes de la guerra de 1936 y tras la contienda hubo de reconstruirlas. Cerró sus puertas en 1976 tras un largo conflicto laboral y social, iniciado tras el despido de tres trabajadores, que desencadenó una dura represión. Sus naves industriales permanecieron cerradas hasta comienzo de los años ochenta cuando la factoría vecina de ATEINSA adquirió sus instalaciones.



8 Konga

Esquina calle Americo y Calle Euskalduna.
Referencia a embotelladora de gaseosa difusión nacional.

Konga 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 sesenta 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.



12 Colonia de trabajadores de RENFE (1)

Colonia de trabajadores de RENFE.
Esquina Juan José Martínez Seco con Leonor Góngora, frente a CaixaBank.

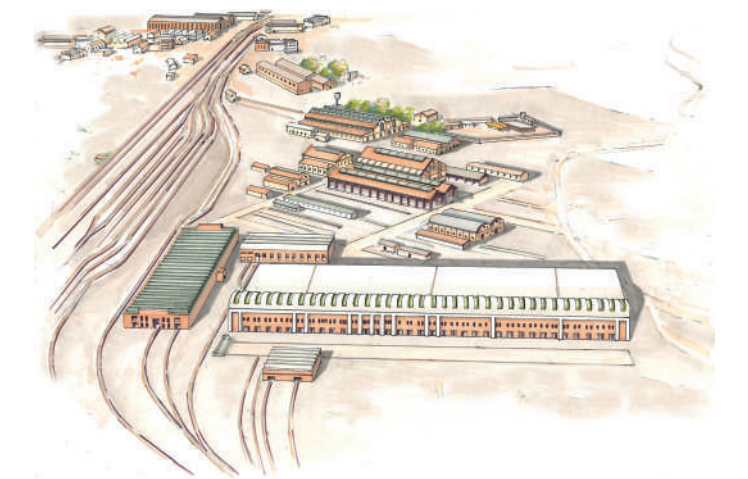
La empresa estatal RENFE, y anteriormente las grandes compañías ferroviarias privadas, construyeron para sus trabajadores en todo el Estado colonias localizadas sobre todo en los nudos ferroviarios. Esas iniciativas, que facilitaba viviendas mediante un alquiler asequible, se circunscribían a una política paternalista empresarial que pretendía atender las demandas de los trabajadores y, al tiempo, contrarrestar la emergencia de las organizaciones obreras más combativas. Las colonias se constituyeron en un espacio común donde se reflejaban las relaciones de producción de las empresas, las familias ferroviarias se relacionaban entre sí, los hijos iban a los mismos colegios y, finalmente, muchos ingresarian en la empresa de los padres. La colonia de Renfe de la calle Juan José Martínez Seco, fue proyectada en 1958 y se construyó durante la primera mitad de los 60. Se levantaron 46 bloques de viviendas, de 3 alturas, y 1 para servicios, en 5 manzanas abiertas. A partir de los años 90, con las políticas liberalizadoras de las empresas públicas, la compañía fue deshaciéndose de este patrimonio que pasaría a manos privadas.



16 Talleres Renfe

Final calle Esmaltina en esquina del parque y en calle de la Hulla en rotunda próxima a pasarela de acceso peatonal a de San Cristóbal.

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 para que en 1967 pudieran comenzar su actividad. Se construyeron para abordar 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 m². 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. Su pico de producción llegó en la década de los años 80, llegando a tener 1200 trabajadores. Fue uno de los centros fundamentales donde la movilización obrera ferroviaria alcanzó su máxima tensión durante el final del franquismo y la Transición. Hoy es el único gran taller ferroviario que queda del pasado industrial del barrio.



Cartografía de la memoria obrera de Villaverde Este

Mapa de localizaciones



5 CAT-Tafesa

Esquina calle Estroñcio y Sta. Petronila.

Los talleres ce CAT-Tafesa fueron en su origen propiedad de Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España (MCP-O) y se instalaron en los años 80 el siglo XIX, fue el primer gran taller industrial de Villaverde. Su actividad se cenía a la reparación de material ferroviario. A comienzos del siglo XX empleaba a 276 obreros.Tras la Guerra de 1936 con 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. 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.



9 Naves industriales en la calle Vicente Carballal

Esquina Vicente Carballal y Eduardo Maristany.

Las naves industriales emplazadas al comienzo de la calle Vicente Carballal fueron un conjunto de pequeñas empresas que contaron con acceso ferroviario directo desde la estación. Entre las sociedades más importantes que acogieron estuvieron Muelles Toledo que fabricaban muelles industriales, Hierros Durán que como su nombre indica se dedicaba a la transformación de piezas metálicas pesadas, ADEGA que se dedicaba a la producción de plásticos y daba empleo a 18 trabajadores, Almacenes y Apartaderos S.A. y Jiménez Cano y Cia. Ltda, instalada en 1952 y manufacturaba superfosfatos, BAYCA S.A dedicada a la galvanoplastia, I.D.M. dedicada a la calderería pesada y era colindante a áridos Pilar S.L, PLAMET S.A. empleada en la transformación de perfiles metálicos y SEPARATOR donde sus trabajadores fabricaban mamparas.



13 Colonia de trabajadores de RENFE (2)

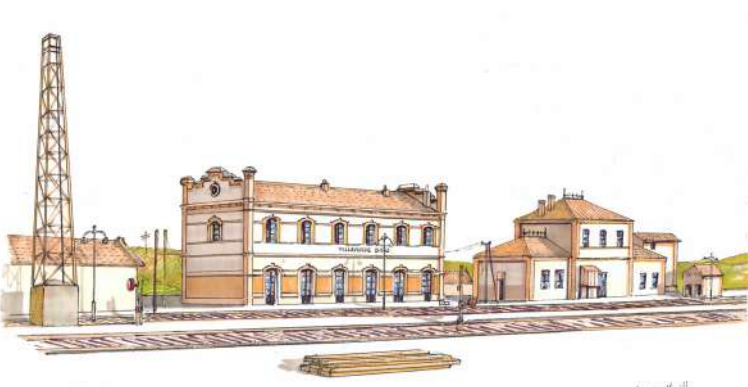
Calle Paterna esquina Rocafort, lado oriental, junto a centro de Salud, o Calle Paterna próximo a apeadero de ferrocarril de San Cristóbal.

La empresa estatal RENFE, y anteriormente las grandes compañías ferroviarias privadas, construyeron para sus trabajadores en todo el Estado colonias localizadas sobre todo en los nudos ferroviarios. Esas iniciativas, que facilitaba viviendas mediante un alquiler asequible, se circunscribían a una política paternalista empresarial que pretendía atender las demandas de los trabajadores y, al tiempo, contrarrestar la emergencia de las organizaciones obreras más combativas. Las colonias se constituyeron en un espacio común donde se reflejaban las relaciones de producción de las empresas, las familias ferroviarias se relacionaban entre sí, los hijos iban a los mismos colegios y, finalmente, muchos ingresarían en la empresa de los padres. La colonia de Renfe de San Cristóbal de los Ángeles, fue una promoción de la compañía que, a finales de los años sesenta, levantó 16 bloques para sus empleados con servicios anexos como guardería infantil. A partir de los años 90, con las políticas liberalizadoras de las empresas públicas, la compañía fue deshaciéndose de este patrimonio que pasaría a manos privadas.

17 Alfonso Altafar

Lugar donde fue herido de gravedad por disparos de bala (Alfonso Altafar y otra persona) disturbios conflicto de la Vers. Calle Villamosa, 8.

El 29 de julio de 1976 se desarrolló una concentración en solidaridad con los obreros de la Vers, que llevaban meses reivindicando mejoras laborales y la readmisión de varios trabajadores que habían sido despedidos por exigir esas mejoras. Durante la concentración, en la que participaron centenares de vecinos del barrio, las fuerzas de la Policía Armada y de la Guardia Civil emplearon fuego real para reprimir la concentración causando varios heridos de bala, entre ellos Alfonso Altafar, trabajador de Standard, que cayó gravemente herido en este lugar. Los días siguientes en protesta por la represión policial, en solidaridad con los heridos y en apoyo de las reivindicaciones de los obreros de la Vers, pararon su producción decenas de miles de trabajadores madrileños.



1 Estación Villaverde Bajo

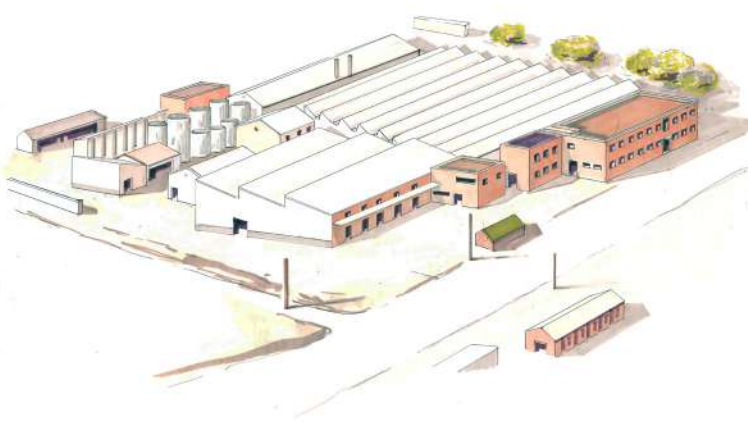
Final calle Juan José Martínez Seco.

Con la puesta en marcha del ferrocarril Madrid-Aranjuez en 1851, y la posterior conexión con Cáceres y Portugal durante el último cuarto del siglo pasado, Villaverde Bajo pasó a ser un punto estratégico en el transporte ferroviario español que dio origen a su núcleo urbano y a su nombre. Su emplazamiento atrajo la implantación de los talleres de las empresas ferroviarias más importantes del país (MZA, Euskalduna, Vers, CAT, Tafesa, Transfesa o Renfe) en donde cada día trabajaron miles de obreros hasta finales del siglo pasado. Durante décadas fue el punto con más tráfico ferroviario de la Península. Su primer apeadero para viajeros se construyó en el último cuarto el siglo XIX, al que sustituyó la estación levantada entre 1924 y 1930 y destruida en la Guerra de 1936. El actual edificio de la estación entró en servicio a finales del siglo XX.

6 Técnico-Química-Hispana y ACIMSA

Carretera Villaverde Vallecas, a la altura del polideportivo de El Espinillo.

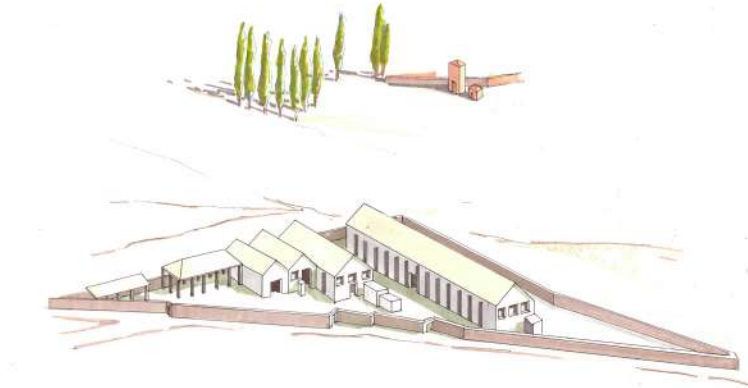
La empresa Técnico-Química Hispana S.A. se instaló en 1947 en la carretera de Villaverde a Vallecas. Contaba con almacenes, talleres y laboratorios, con sus correspondientes oficinas y se dedicaba a la producción de materiales químicos. Entre ella y las instalaciones de la Sociedad VERS de construcción y reparación de material ferroviario, se encontraba ACIMSA que se dedicaba a la producción de caucho industrial y era conocida popularmente como «la fábrica de las gomas». Muchas mujeres del barrio realizaban trabajo a domicilio para esta empresa.



10 Mundus

Esquina Calles Acanitita con Estefanita. Acera CEIP El Greco.

Se dedicaba a la producción de andamijos y estanterías metálicas. Daba empleo a 115 trabajadores. Fue una empresa con gran importancia en su sector, y tenía presencia en otros distritos de la capital. Su vía de acceso era la carretera de San Martín de la Vega, pues los alrededores estaban sin urbanizar. 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.



14 Butsir

Calle Calco, acera oeste, en rotunda con calle del Oro. Referencia a embotelladora de gas.

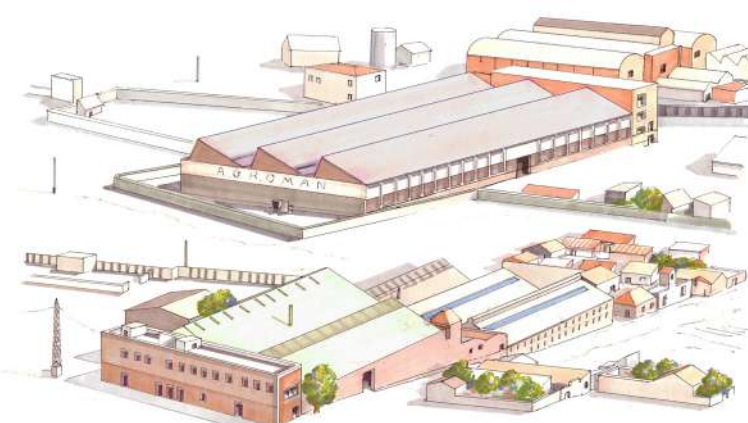
La sociedad Butsir se dedicaba al embotellado de gas, y hasta los años setenta mantuvo una prudente distancia a la zona residencial, con la extensión de las viviendas en Butarque llegó a constituir un riesgo para el barrio. La planta cerró durante los años 90. Daba empleo a 27 trabajadores.



18 GISA

Rotonda de M-40 y Avda. de Córdoba. Referencia a actividad industrial.

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 el solar que hoy estaría delimitado el ángulo que conforma la M-40 y la Avenida de Córdoba, al norte del centro comercial Los Angeles (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. 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. La empresa cerró en 1982.



Memoria de Barrio

Cartografía de la memoria obrera de Villaverde Este



Estación de Renfe Villaverde Bajo



Estación de Renfe Villaverde Bajo



Villaverde Bajo Colonia RENFE



Norah



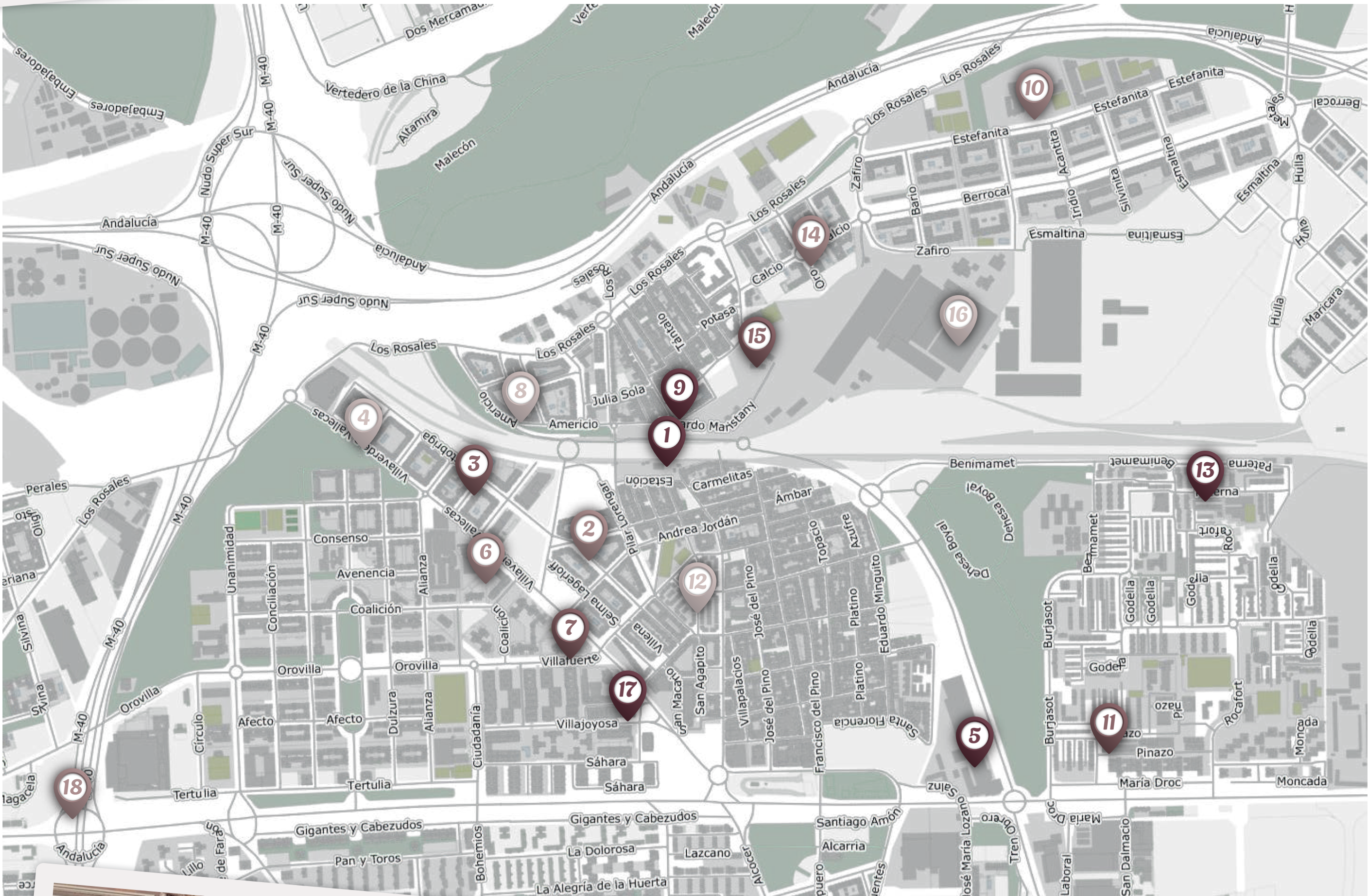
CAT - Tafesa



Butsir



Uers S.A.



Butsir



Esmoplastica



Pabellones MZA-Renfe



GISA



Talleres Renfe en Calle Esmaltina



Factoría de Euskalduna



Euskalduna



Cat



Naves en Calle Vicente Carballal