

María Jesús Adán Poza, *Villaverde Industrial. Historia de la industria en el distrito de Villaverde*, Madrid, Ayuntamiento de Madrid. Junta Municipal del Distrito de Villaverde, 2007, 141 páginas.

Reseña de acceso abierto distribuida bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access review under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

DOI: <https://doi.org/10.24197/kydvvq32>

En la ciudad de Madrid, las últimas décadas han sido prolíficas en lo que a la aparición de textos sobre la historia de sus territorios se refiere. El Ayuntamiento, a través de las juntas de distrito, ha publicado obras sobre la historia de estas divisiones administrativas, que permiten conocer tanto la trayectoria general de estas divisiones administrativas —y de los barrios que las forman— como curiosidades, anécdotas o aspectos concretos de las mismas. Si en el primer grupo podrían citarse *Villaverde. Historia del distrito* (Adán Poza, 2005) o *Historia del distrito de Hortaleza* (Pastor Muñoz y Adán Poza, 2001), cabe hacer referencia en el segundo a *Colonias históricas del distrito de Chamartín* (Gili Ruiz y Velasco Medina, 2017) o *La Quinta de Vista Alegre en Carabanchel* (Sánchez Molledo, Nicolás Ferrando y Hament, 2024). Y es precisamente en esta segunda categoría en la que ha de incluirse la obra objeto de la presente reseña.

Es preciso comenzar aclarando que el título puede inducir a equívoco. Antes de hojear y ojear sus páginas, un lector potencial puede imaginar que está ante un texto dedicado al estudio de los más conocidos exponentes de dotaciones industriales de Villaverde. No se trataría de una suposición errada, si bien ha de precisarse que la obra constituye un exhaustivo recorrido por las diversas etapas que ha atravesado la actividad económica en este territorio desde la prehistoria hasta el presente siglo XXI.

Tras los oportunos prefacios, firmados por Alberto Ruiz Gallardón y Carlos Izquierdo Torres —a la sazón y respectivamente, alcalde de Madrid y concejal presidente del distrito de Villaverde—, comienza el texto propiamente dicho con un capítulo dedicado a la descripción del territorio que forma parte del actual distrito. Se incluye en él un breve pero preciso relato de los avatares administrativos que, durante la segunda mitad del siglo XX, desembocaron en su nacimiento. Forman también parte de este epígrafe una relación de las principales características geológicas y geotécnicas del suelo

de Villaverde y una referencia al aprovechamiento de sus recursos minerales, en la que se hace mención a las rocas silíceas, las arcillas y los áridos.

En el segundo capítulo la narración de las vicisitudes de la actividad económica de Villaverde durante el Antiguo Régimen es precedida por la exposición del relevante papel jugado por viñedos, cultivos de cereales, pastizales y molinos durante la Edad Media. Se detiene también la autora en la encuesta realizada en tiempos de Felipe II, detallando sus respuestas más destacadas, procediendo del mismo modo —tras dedicar unas líneas a los estragos causados por la crisis acaecida en el siglo XVII— con el *Catastro de Ensenada*.

El tercer epígrafe está dedicado a los pormenores que caracterizaron a los sectores industrial y agropecuario de Villaverde durante el Ochocientos. Una aproximación general a su economía durante este periodo precede a la puesta de manifiesto de la importancia geográfica de Villaverde —que hasta mediados del siglo XX fue una localidad independiente de Madrid—, evocando las principales vías que discurrían por su territorio: la que lo unía con Madrid, el Camino Real de Andalucía y el conjunto de sendas y caminos que contribuyeron a configurar la actual carretera de Toledo. Aparece también en este capítulo un relato de las vicisitudes que posibilitaron el tendido de la segunda línea férrea de la península Ibérica, que une la capital de España con la localidad de Aranjuez atravesando el territorio que conforma el actual distrito. La nómina de las más notables obras de ingeniería civil que jalonan la ruta antecede al relato de los actos de su inauguración y a una descripción del itinerario, procedentes ambos de fuentes primarias. Culmina este apartado con someras referencias a aspectos tarifarios y de explotación de los primeros tiempos de la línea, amén del reconocimiento del papel jugado por el tren como agente dinamizador de la economía del pueblo y de las dependencias que, asociadas al mismo, se fueron instalando de manera progresiva y dotaron a esta área geográfica de una singular apariencia.

Da comienzo el siguiente capítulo, dedicado a los inicios industriales de Villaverde, con un análisis demográfico y económico de la zona entre los años 1850 y 1900, al que sigue el estudio de la industria en los primeros años del siglo XX, en los que fue especialmente relevante la producción de cerámicas y ladrillos. Se atiende también a la distribución territorial de la población; aunque se concentraba principalmente en el pueblo propiamente dicho, ocupaba también ciertas construcciones alejadas en mayor o menor medida del mismo —algunas de las cuales estaban vinculadas al ferrocarril o al sector agropecuario—. No olvida la autora prestar atención al nacimiento de relevantes barriadas en la década de 1920.

El indiscutible protagonista del quinto capítulo es el ferrocarril, “motor de la industrialización de Villaverde” (p. 34). Se explica que los trenes que circulaban por la vía que discurre entre la capital de España y Aranjuez efectuaban paradas en dos puntos del término municipal, que llegaría a contar con tres estaciones, pertenecientes a diferentes líneas, cuyas iniciales vicisitudes detalla la autora, quien prosigue manifestando la evolución e influencia que en este territorio tuvieron la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) y la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal (MCP). Cierra el capítulo con breves referencias a las líneas de vía estrecha cercanas al actual distrito, así como a la creación de Renfe.

El sexto epígrafe comienza dando fe de los estragos que la Guerra Civil causó en las instalaciones industriales de Villaverde. Una cierta exhaustividad caracteriza al relato de los trabajos de reconstrucción, que constituye un recorrido por las diversas dotaciones que en la época estaban instaladas en la localidad madrileña. Por su interés para el ámbito ferroviario destacan Siderurgia Requena, Euskalduna y VERS. Pormenorizado es también el relato de la evolución de dos grandes industrias financiadas por el Instituto Nacional de Industria (INI): Boetticher y Navarro, y Marconi Española.

El desarrollo urbano e industrial experimentado por Villaverde entre los años 1946 y 1970 protagoniza el siguiente capítulo, transitando por hitos como el Plan General de Ordenación Urbana de 1946, la incorporación al término municipal de Madrid en 1954 y su consiguiente incardinación en el distrito de Arganzuela-Villaverde entre 1955 y 1970. Esta sección, que recorre la creación y trayectoria de diferentes áreas residenciales, alude también a la instalación de establecimientos militares —el Parque Central de Ingenieros, la Escuela y el Taller de Automovilismo Militar y la Academia Auxiliar Militar— y a la reintensificación de la actividad en las dotaciones ferroviarias de la zona.

Los años cincuenta y sesenta del siglo XX fueron los del “apogeo industrial de Villaverde” (p. 66), circunstancia que da título al octavo capítulo. Además de mencionarse empresas ya veteranas en el distrito, se citan otras entre las que destacan Standard Eléctrica, Butano, Cervezas El Águila, La Casera, la Compañía Auxiliar de Transportes, Campsa, Astilleros Españoles y Transfesa. Sobre esta última se aporta una detallada información, que incluye la descripción de su parque de vagones —sin olvidar los de sus sociedades filiales— y una minuciosa explicación del proceso de cambio de ejes para el que Transfesa había concebido algunos de sus vehículos. También

es posible encontrar en sus líneas detalles técnicos sobre los procesos productivos que se desarrollaban en La Casera y en Astilleros Españoles.

Del mítico fabricante de automóviles Barreiros Diésel se ocupa, de forma monográfica, el noveno epígrafe. Los datos ofrecidos al lector incluyen una breve semblanza de Eduardo Barreiros, un recorrido por la evolución de la compañía y una descripción de los fondos exhibidos en el Museo de la Fundación Barreiros, amén de un listado de obras que versan sobre la empresa y su creador.

La décima sección aborda la situación de la industria en el distrito durante los años setenta, caracterizada por una cierta expansión en sus primeros años, a la que siguió la crisis del petróleo de 1973.

Constituye el decimoprimer capítulo un cajón de sastre que retrata la evolución de la industria y el territorio en el distrito, con referencias a empresas de interés desde el punto de vista del transporte, los servicios y las telecomunicaciones: Chrysler España (que posteriormente pasaría a ser Talbot) —incluyéndose un listado de los modelos que produjo en sus instalaciones de Villaverde—, Peugeot, Renault Vehículos Industriales, Valeo, o Standard Eléctrica (que sería adquirida en 1987 por Alcatel). Podrá el lector encontrar también aquí alusiones a cuestiones medioambientales y a los efectos de la deslocalización industrial.

Cierra la obra —excepción hecha de la relación de los textos consultados— el decimosegundo apartado, que ofrece una mirada a la industria de Villaverde desde la perspectiva patrimonial. Especialmente reseñables aquí son las líneas que son dedicadas a la nave Boetticher y Navarro —que en la actualidad pertenece al Ayuntamiento de Madrid, entidad que la ha destinado a labores de fomento de la innovación— y a la labor del arquitecto Luis García de la Rasilla.

El recorrido por las páginas de *Villaverde Industrial. Historia de la industria en el distrito de Villaverde* no sólo permite comprobar que se trata de una obra de referencia para el conocimiento de la evolución de la actividad industrial en este territorio y comprender su impacto en el mismo, sino que las casi dos décadas transcurridas desde su publicación —que se limitó a un millar de ejemplares— no han mermado su valor desde el punto de vista de la historiografía, acrecentado por la ingente cantidad de material gráfico que acompaña al texto.

Se ha visto, además, que el distrito ha sido la sede de dos empresas que han formado parte fundamental del sector de las telecomunicaciones en nuestro país: Marconi Española y Standard Eléctrica, que más tarde pasaría a ser propiedad de Alcatel. Sin embargo, es el ámbito del transporte el que

parece haber gozado de prevalencia en el tejido industrial de Villaverde. De él han formado parte prestigiosos fabricantes automovilísticos e instalaciones dedicadas tanto a la construcción de material ferroviario como a su mantenimiento y explotación¹.

No parece pretencioso afirmar que la historia de Villaverde es, en una proporción nada desdeñable, la de su industria, en la que el transporte ha brillado con luz propia. Y, recíprocamente, cabe sostener que la evolución del transporte español sería inexplicable sin el papel jugado en ella por Villaverde.

BIBLIOGRAFÍA

Adán Poza, María Jesús (2005). *Villaverde. Historia del Distrito*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Junta Municipal del Distrito de Villaverde.

Gili Ruiz, Rafael y Fernando Velasco Medina (2017). *Colonias históricas del distrito de Chamartín*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Junta Municipal de Chamartín.

Martínez Vara, Tomás y Francisco de los Cobos Arteaga (2007). “Taller Central de Vía y Obras”. *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 12, pp. 94-120.

Pastor Muñoz, Francisco Javier y María Jesús Adán Poza (2001). *Historia del Distrito de Hortaleza*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Junta Municipal del Distrito de Villaverde.

Sánchez Molledo, José María, José Nicolás Ferrando y Linda Hament (2024). *La Quinta de Vista Alegre en Carabanchel*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Junta Municipal del Distrito de Villaverde.

JESÚS ENRIQUE ARNAIZ BARRERO
Universidad de Alcalá
Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria
JESUS.ARNAIZ@EDU.UAH.ES

¹ El artículo “Taller Central de Vía y Obras” (Martínez Vara y De los Cobos Arteaga, 2007) permite ampliar esta información.