

CRONISTAS  
Villa Verde



**Los pabellones ferroviarios  
y la Copa de VillaVerde**

Dedicamos nuestro quinto cuaderno a unas edificaciones íntimamente ligadas a la historia de VillaVerde Bajo. Su influencia en el devenir del primitivo núcleo de población, estrechamente vinculado a la actividad ferroviaria, nos ha dejado un legado que hoy recuperamos para todos vosotros.

**Imagen de portada:** *Fachada del Taller de Material Fijo y Copa de VillaVerde*

## Antecedentes ferroviarios

La historia del ferrocarril en España empieza a finales del año 1829, cuando comienzan a sucederse un conjunto de peticiones al gobierno de España, y concretamente a su ministro de Fomento, Francisco de Luxán, para la construcción de líneas de caminos de hierro.

El primero de todos los proyectos ferroviarios españoles fue en ultramar, uniendo La Habana y Güines, siendo inaugurado el primer tramo hasta Bejucal el 19 de noviembre de 1837 para el transporte de caña de azúcar. El proyecto había sido financiado con dinero público, pero su explotación se reservaba a las grandes empresas azucareras del occidente de la isla, propiedad de ricos e influyentes terratenientes y financieros españoles.

La primera línea de los "caminos de hierro" proyectada y construida en España, unió el 28 de octubre de 1848 **Barcelona y Mataró**. Tenía 28 kilómetros de largo y fue abierta al público el 1 de noviembre de 1848. Su trayecto discurría a lo largo del litoral y fue necesario construir un túnel, el primero en realizarse en España. Con el tiempo, se fueron realizando pruebas que permitiesen mejorar la línea. En una de las pruebas se realizó el trayecto Barcelona - Mataró en 58 minutos. La vuelta llevó 10 minutos menos. El día de la inauguración, el tren lo formaban 24 coches permitiendo una capacidad de 900 viajeros. Dado el éxito inicial que tuvo, para posteriores ocasiones se agregarían más vagones, llegándose a alcanzar los 35 y permitiendo acoger a 1.900 viajeros.

Al año siguiente se pidió la concesión de la línea **Madrid-Aranjuez**, de 49 kilómetros de longitud, y aunque al poco de tenerse proyectada se abandonó por falta de apoyo de organismos oficiales, el proyecto se retomó, comenzándose a construir en mayo de 1846 gracias al político y financiero D. José de Salamanca. Las obras quedaron paralizadas en 1847, siendo definitivamente retomadas en 1849. La línea se inauguró el domingo 9 de Febrero de 1851, partiendo el primer tren con destino a Aranjuez del antiguo embarcadero de Atocha. A bordo, su Majestad la Reina Isabel II acompañada por el marqués de Salamanca. Durante la travesía del convoy, los vecinos de Getafe, Pinto, Valdemoro y Ciempozuelos caminaban hasta el camino de hierro, por entonces algo alejado del pueblo, para ver de cerca ese invento llamado ferrocarril.

Al día siguiente de la inauguración, la prensa madrileña se deshacía en elogios hacia este nuevo medio de transporte, a la vez que narraba mil y una anécdotas:

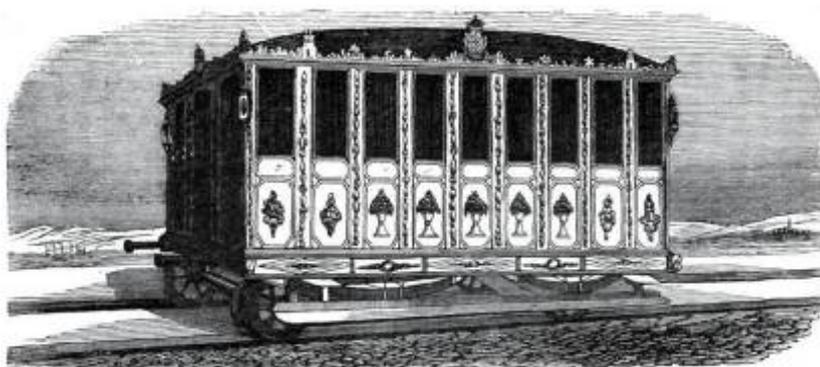
*"El tren real, con bandera y gallardetes, paró únicamente en la estación de Pinto. Iba la Reina distraída y, al darse cuenta de que estaba parado el tren, se asomó por la ventanilla y preguntó a un mozo: «¿Qué pueblo es éste?» El interrogado la miraba sin atreverse a contestar y como la Reina le preguntase otra vez más, sin obtener*

contestación, le insistió: «¿Qué pueblo es éste, so animal?», y el palurdo contestó: «Pinto, mi Reina ¡Chascarraschás!»

-----  
"Subieron á un coche de primera clase, y á los pocos momentos la locomotora partió por el ferro-carril, arrastrando la estensa fila de wagones con una velocidad que dejó maravillado á Enrique. Después que se serenó de la extraordinaria fascinación que produjo en él al principio la rapidez con que parecían pasar los árboles y los objetos, pudo irse fijando en los detalles del camino, que le iba explicando su padre. Cruzaron el arroyo de Abroñigal por encima del viaducto allí construido, el Canal de Manzanares por el puente oblicuo cerca de la tercera esclusa, el río del mismo nombre por otro puente á corta distancia, dejando á la derecha los pueblos de Getafe y Villaverde, y mas allá Pinto, Valdemoro y Ciempozuelos, y pasando el puente sobre el Jarama, y el del Tajo frente al extremo del Jardín de la Isla, llegaron á la estación de Aranjuez"



D. José de Salamanca



Vagón de S.M. la Reina

El éxito del ferrocarril fue inmediato, como demuestra el hecho de que se solicitaran numerosas ampliaciones de línea desde Aranjuez, lo que llevó al gobierno a su inmediata regulación, favoreciendo un negocio equiparable por su importancia al inmobiliario, lo que hizo que surgieran fortunas como la del mencionado marqués de Salamanca.

El 3 de junio de 1855 se aprobó una primera ley, denominada Ley General de Caminos de Hierro, siendo establecido el ancho de vía en seis pies castellanos, que equivalen a 1,67 metros.

Cuando se inauguró el ferrocarril a Aranjuez, se hacía el servicio en régimen de vía única, siendo las obras de fábrica más singulares hasta la pradera de VillaVerde: el puente de la Abadía, que tenía 32 pies de luz; el puente sobre el arroyo Abroñigal, con una longitud de 176 pies; el puente sobre el canal del Manzanares, con tres tramos de madera de 36 pies de luz cada uno y el puente sobre el río Manzanares, de vigas de madera sistema americano Town, con cuatro tramos de 50 pies cada uno. En aquella época, VillaVerde Bajo no existía.

## CAMINOS DE HIERRO.

«Trabajada la nación española por la guerra civil, y las vicisitudes políticas que fueron su inmediata consecuencia, no pudo darse el necesario desarrollo á la construcción de las obras públicas, hasta que asentada la Administración en bases algo mas seguras, empezaron á abrirse ó continuarse las mas necesarias carreteras, y en 1844 vimos inaugurar las líneas de ferro-carriles por la que une la córte á Aranjuez.

Parecíanos entonces que nuestra patria despertaba de su letargo, y en nuestros sueños creíamos verla marchar por el camino de la prosperidad, y que diez años introducirían en ella un completo cambio; pero los diez años pasaron, y en ellos muy poco hemos conseguido.

En efecto, de las grandes líneas que habian de atravesar nuestro territorio, solo se ha emprendido la de menor interés, la del Mediterráneo, explotada hoy en solo 150 kilómetros y antepuesta tan injustamente á la del Norte, á las de Portugal y Andalucía y á la de Cataluña. Al cabo pues de diez años se encuentra nuestro país con 450 kilómetros de ferro-carril que bien poco utiliza, y el Erario con una línea que nada le produce, y mucho le cuesta.

Una série de Gobiernos inestables, y los mas muy poco afectos á estudiar las necesidades de la pobre patria y á satisfacerlas: otros viendo solo en estas grandes obras objetos de lucro, han ido caminando de desacierto en desacierto, y de desórden en desórden hasta conseguir el resultado que acabamos de exponer, ahuyentando las empresas de estas obras, y haciendo que los capitalistas solo las consideren como un medio de hacer fortuna en muy corto plazo á costa del Erario, y aun de la vida de los españoles. Ninguno ha tratado de estudiar las grandes cuestiones que estas líneas han hecho nacer: las voces de los pocos que han expuesto las grandes verdades han sido desoídas, y la experiencia de lo ocurrido en el extranjero que nos debía haber guiado al buen camino, solo ha servido para hacernos conocer la mala senda por donde nos dirigíamos. De concesion en concesion, y de subasta en subasta, hubiéramos llegado á crear una deuda aun mayor que la ya reconocida del Estado, que por cierto no es pequeña, haciendo así imposible la ejecución de los ferro-carriles en nuestro territorio por el sistema que se ha seguido. Además, apartadas las empresas que por sí, y sin gravar al Estado en nada, hubieran ejecutado muchos de ellos, y apartados los capitalistas nacionales y extranjeros que de buena fe hubieran comprometido su fortuna en ellos con la segura condicion de aumentar el valor de sus propiedades y de sus productos, nuestra situación hoy día se habria hecho peor, y tal, que solo una gran revolucion podia cambiarla.»

Siguen algunas consideraciones acerca de la revolucion que en aquellos momentos se efectuaba, consideraciones que pasamos por alto para quitar á este escrito hasta el mas ligero viso de sabor político, y continúa:

«Lejos del Gobierno toda idea de hacer por sí y con sus fondos todas las líneas de ferro-carriles, y sí únicamente aquellas secciones que el interés privado no pueda realizar, limitándose en este caso á prestarle los auxilios necesarios, deje á las empresas el campo libre, que ellas bien pronto cruzarán la España en todas direcciones, como lo han hecho en Inglaterra, como lo han hecho en los Estados de la América del Norte, y como hoy ya lo hacen en Francia, en casi todas las líneas que se emprenden; y si no fuesen suficientes estos ejemplos para hacernos seguir este sistema de ejecución, discutido ya en otros números de nuestro periódico, el presupuesto del Ministerio de Fomento y la deuda del Estado, bastarian para aceptarlo.

Pero á este sistema de ejecución, á estas empresas, debe preceder una ley general de caminos de hierro discutida y votada en Córtes, y á esta ley la rescision de todas las contratas ilegales, y liquidacion de las obras ejecutadas y que no pueden continuarse por ningun concepto, indemnizando á los contratistas los Ministros responsables que contrataron violando las leyes. Nada nos importa perder ahora un plazo mas ó menos largo, si despues de este plazo hemos de caminar con órden, con acierto, con moralidad y con estricta sujecion á la ley.

Estas son nuestras ideas, y estas tambien serán (con confianza lo esperamos) las del futuro Gobierno, y bien pronto, aprobada la ley en Córtes, podremos atravesar la España en todas direcciones y veremos á Cádiz, Lisboa y Barcelona, unidas por via férrea con San Petersburgo. Una revolucion que se ha llevado á cabo con lemas tan admirables, no puede menos de producir grandiosos resultados. Orden habrá pues en lo sucesivo en nuestra idolatrada patria, y moralidad sobretudo. España será libre; pero además de libre será la mas grande de las naciones como en un tiempo lo fué, como desde hoy día debe serlo.» (*Revista de Obras públicas, tomo II, página 495*)

## A LAS CORTES.

### MADRID A ARANJUEZ.

El ferro-carril de Madrid á Aranjuez fué construido por una empresa concesionaria, á quien se otorgó el disfrute de los productos por espacio de noventa y nueve años, auxiliándola además el Gobierno con la garantía del interés mínimo de 6 por 100 y 1 por 100 de amortización, con arreglo á la ley de 20 de Febrero de 1850, por los capitales invertidos, segun tasacion, en el establecimiento del camino.

La empresa concesionaria presentó luego al Gobierno, para venderle el ferro-carril, varias proposiciones, sobre las cuales recayó dictámen desfavorable del Consejo Real, que declaró no eran admisibles.

Sin embargo de esto, se autorizó por Real decreto de 13 de Agosto de 1852 al Ministro de Fomento para la adquisicion del ferro-carril con todas sus dependencias y pertenencias, por la cantidad de 60.200,000 rs. (en que habia sido tasado para el abono del interés y amortización), pagaderos, la mitad en acciones de ferro-carriles, 40.400,000 rs. vn. en acciones de carreteras de la emision de 1.º de Junio de 1851, autorizada por la ley de 9 de Junio de 1845, y los restantes 20 millones en otras acciones de carreteras, creadas por el mismo Real decreto, de compra del camino, con el 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortización, garantizadas con una cantidad consignada en el presupuesto, equivalente al producto del arrendamiento del camino, que se contrató con D. José de Salamanca, sin licitacion pública, por cinco años, en 4.500,000 rs. anuales.

Verificada la compra, se entregaron á la empresa concesionaria 30.400,000 reales en carpetas provisionales, canjeables por acciones de ferro-carriles luego que estas estuviesen impresas; 30 millones en acciones de carreteras de las emisiones de 1.º de Junio de 1851 y 31 de Agosto de 1852, comprendidas en la ley de 9 de Junio de 1845, solo los 400,000 rs. restantes en las acciones de carreteras creadas por el Real decreto de compra de ferro-carril de 13 de Agosto de 1852.

La compra del ferro-carril de Madrid á Aranjuez no debió hacerse, segun la ley de contabilidad de Hacienda pública, porque no existia consignacion alguna en el presupuesto general del Estado para semejante objeto, ni podia estipularse el abono en acciones de ferro-carriles y de carreteras. El poder ejecutivo no se hallaba de ningun modo facultado para crear las primeras y los 20 millones de las segundas, como tampoco lo estaba para distraer los otros 40 millones de acciones de carreteras del destino para que, por la ley de 9 de Junio de 1845, fueron creadas.

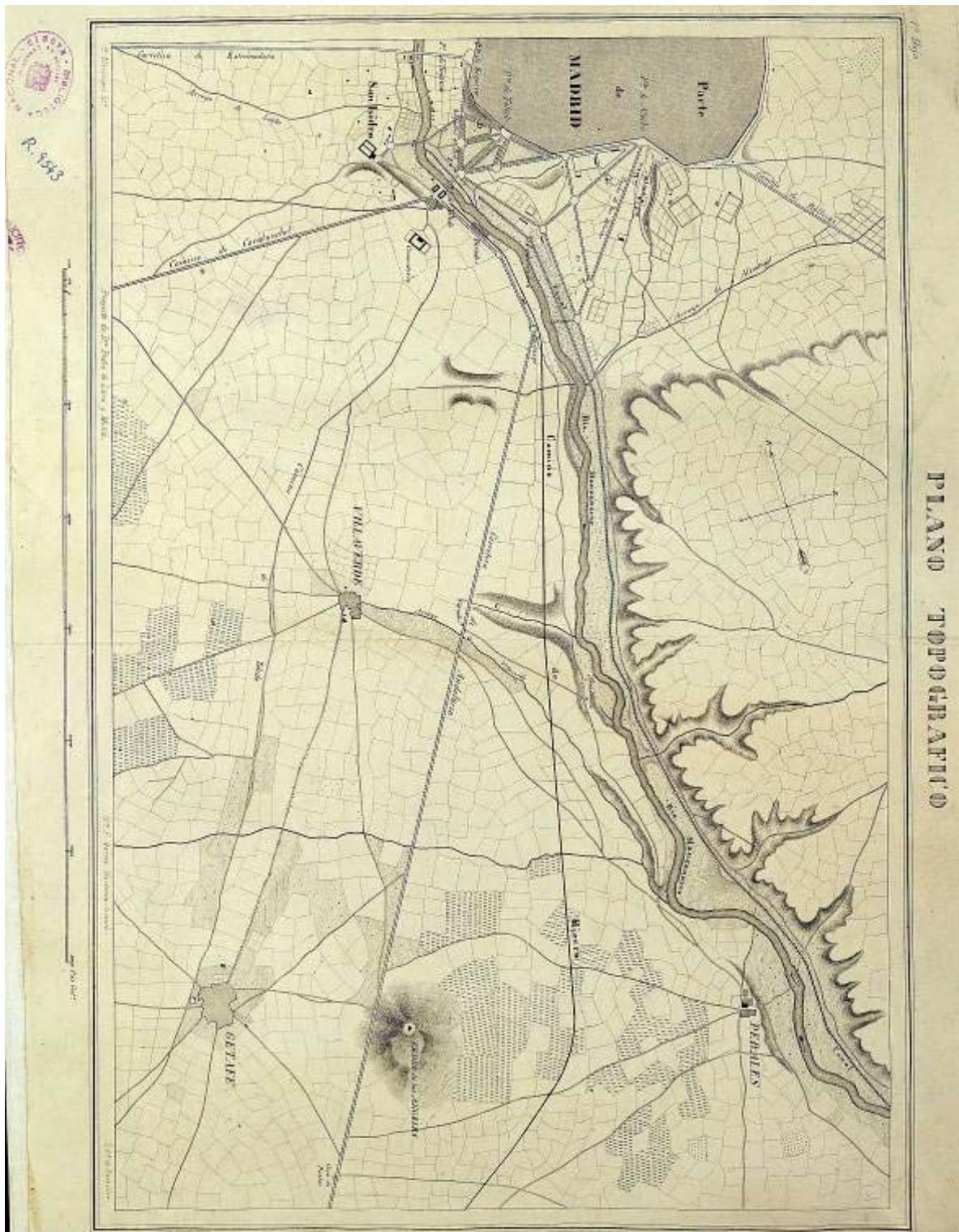
Se ha falseado además el espíritu y la letra del Real decreto de compra, entregando al vendedor 20 millones de acciones de carreteras de emision legal, en lugar de los 20 millones de acciones creadas por el mencionado Real decreto, lo cual constituye una notable diferencia por lo distintos que son sus respectivos precios de cotización, no considerándose legal la emision de las últimas.

Tampoco debió adoptarse para la compra la tasacion hecha con anterioridad para el abono del interés y amortización concedidos á la empresa constructora, ni arrendarse por último la explotacion del camino sin que precediera la licitacion pública, no siendo de ningun modo el contrato de arrendamiento de los que forman excepcion, segun el Real decreto de 27 de Febrero de 1852.

Las consideraciones que se desprenden de la anterior reseña, han decidido al Gobierno á someter íntegros los expedientes de compra y arrendamiento del ferro-carril de Aranjuez al ilustrado exámen de las Córtes, sin proponer, respecto de ellos, medida alguna. La gravedad de los hechos, la circunstancia de tratarse de un contrato completamente terminado como es el de compra, no permitian al Gobierno, conforme con lo que ha propuesto la Comision de exámen de los expedientes de ferro-carriles, adoptar otra resolucion que la mencionada.

Las Córtes, con todos los antecedentes á la vista, acordarán lo mas conforme á la justicia y lo mas beneficioso para los intereses públicos.

Madrid 13 de Diciembre de 1854.—Francisco de Luxán.



Plano topográfico del ferro-carril de Madrid a Aranjuez. Biblioteca Nacional

### M.Z.A. La empresa

La **Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (M.Z.A.)** fue una empresa ferroviaria española constituida en 1856, que se convirtió en una de las grandes empresas del sector ferroviario junto con su gran antagonista, la **Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España**. Este enfrentamiento venía de las grandes familias financieras que rivalizaban en la época, los Rothschild en **M.Z.A.** y los Pereire en el **Norte**. Partiendo de sus primeras concesiones ferroviarias, la compañía se extendió rápidamente hasta hacerse con algunas de las líneas principales de Extremadura, Castilla, Andalucía o Levante.

**M.Z.A.** no sólo explotó líneas, sino que también construyó estaciones como la de *Atocha* en Madrid, *El Carmen* en Murcia, *Campo Sepulcro* (posteriormente *El Portillo*) en Zaragoza o *Plaza de Armas* (también conocida como *estación de Córdoba*) en Sevilla. Con la llegada del siglo XX, **M.Z.A.** se encontraba en el momento de mayor esplendor de su historia operativa, aunque no mucho tiempo después la crisis haría mella en la Compañía. La Guerra Civil española supuso el principio del fin de su historia, pues en 1941 el gobierno franquista decretó la nacionalización de todos los ferrocarriles y la creación de la **Red Nacional de Ferrocarriles, RENFE**.



Cerámica con el logotipo de **M.Z.A.** en la Estación de Ferrocarril de Aranjuez

Foto: Ángel Serrano Sánchez de León

## Los pabellones ferroviarios de M.Z.A. en VillaVerde Bajo

El aumento de la actividad en el Taller Central de Atocha derivó en un mayor consumo energético, tanto para la iluminación como para el funcionamiento de los motores, que dependían de las instalaciones eléctricas de la compañía. Dicha instalación, según informaba el Sr. Muguruza al Director General de **M.Z.A.** en diciembre de 1912, se había quedado totalmente obsoleta: *"El motor eléctrico que acciona todas las máquinas-herramientas (...) se encuentra en un estado de funcionamiento muy deficiente, ocasionando frecuentes interrupciones en el trabajo"*.

Como su potencia es insuficiente, y al haber aumentado el número de máquinas, solicita la instalación de una nueva línea de alimentación que facilite la corriente necesaria para accionar el nuevo motor, capaz de mover satisfactoriamente todas las máquinas y ofrecer mayor seguridad. El paso siguiente es la adquisición de una grúa de semi-pórtico. La conveniencia de aumentar la capacidad de trabajo con nuevos medios de producción, en el momento en que se estaba procediendo al refuerzo y sustitución de numerosos tramos metálicos y puentes giratorios, instalación de señales, ampliación de estaciones y muelles, nuevos depósitos de locomotoras y la mejora del material fijo, obligó a los directivos a buscar un nuevo emplazamiento que evitara en un futuro las limitaciones hasta ahora experimentadas.

El lugar elegido en el año 1914 para la construcción del nuevo Taller fue **VillaVerde Bajo**, una pequeña aldea al sur de Madrid situada a siete kilómetros del centro de la ciudad y atravesada por los grandes corredores ferroviarios del este, sur y oeste de la Compañía de Ferrocarriles **M.Z.A.**, donde, por otro lado, ya operaban desde finales del siglo XIX los Talleres de **M.C.P.**, compañía cuya línea principal también cruzaba el, por aquel entonces, municipio villaverdense. Don Justo Montero, conecedor de cuanto acontecía en tierras de VillaVerde, indica que los 150 operarios ocupados en los talleres de **M.C.P.** construyen *"desde la más mínima pieza de una locomotora hasta la mayor y más complicada"*.

El 15 de diciembre de 1914, Don Mariano Matesanz -diputado, amigo de Primo de Rivera, terrateniente propietario de 176 fincas de VillaVerde, entre ellas "Casa Grande", finca que rodeaba la iglesia de San Andrés, y con una calle en las cercanías de los pabellones-, tuvo que acatar la sentencia que desestimaba su recurso y declaraba la necesidad de ocupar unos terrenos de su propiedad, para levantar en ellos el nuevo Taller, los pabellones residenciales y los almacenes de **M.Z.A.**, iniciándose oficialmente su construcción nueve años después, en 1923.

El flamante nuevo Taller fue inaugurado en mayo de 1924, siendo jefe del mismo don Adrián Alberca Marchante, quien tenía como ingeniero-jefe de la División a don Domingo Mendizábal. Construido por Fomento de Obras y Construcciones, sus instalaciones ocupaban una superficie de 55.000 m<sup>2</sup>, de los que 10.710 estaban ya construidos, 7.670 pertenecían al Taller propiamente dicho y 2.500 a los servicios anexos: un transformador con su vivienda para el electricista, nueve viviendas, cabria y cobertizos. Su obra más emblemática fue la llamada **Copa de VillaVerde**, un esbelto depósito de agua del que más adelante hablaremos. En el espacio al aire libre se hizo un jardín y se pobló de árboles, dando al conjunto -en palabras del ingeniero A. Laffon- un "bello aspecto".



Vista panorámica del Taller de Material Fijo de VillaVerde Bajo al ser inaugurado.

Año 1924. Revista Vía Libre

A semejanza de los edificios de la Gran Vía cuya construcción se inició durante esos años, las cubiertas de cristal empleadas en el Taller, en una superficie de 2.400 m<sup>2</sup>, correspondieron al modelo "Eclipse" de la casa Juan Donate y Franco.



Modelo de cubierta de cristal empleado en los edificios del Taller. Fotos: Todocolección

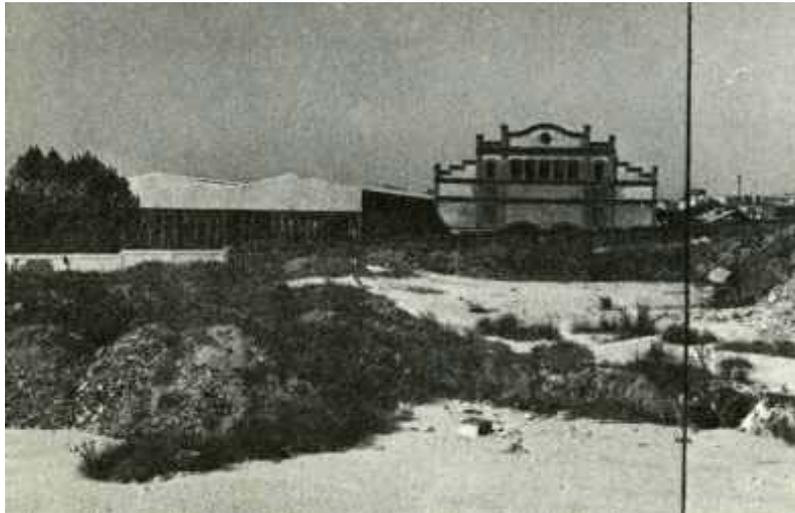
La reubicación del Taller en VillaVerde significó para los trabajadores la obligación de trasladarse al nuevo lugar de trabajo, junto con los obreros de Euskalduna y Fomento de Obras y Construcciones, en el llamado "tren obrero", que la Compañía ponía a su disposición. Estos trataron de obtener, sin éxito, alguna compensación económica por los perjuicios que la Compañía les causó con la nueva ubicación.

En las instalaciones se reparaban, principalmente, puentes, estructuras metálicas, puentes giratorios y carros transbordadores, así como básculas-puente, balanzas y maquinaria de vía. También se especializaron en la instalación de enclavamientos mecánicos y de protección de pasos a nivel, construcción de aparatos de vía y montaje sobre traviesas de aparatos de vía, y reparaciones de urgencia que se producían por inundaciones, corrimientos de tierras o cualquier otra catástrofe que requiriese de una rápida resolución.



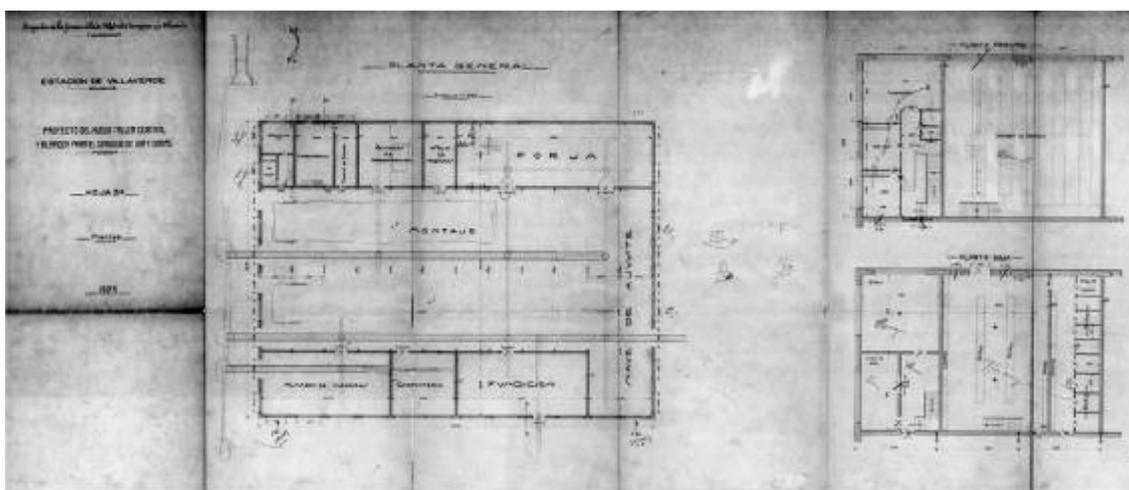
*Vista aérea del complejo ferroviario en el año 1924. Foto: César Mohedas*

A modo de ejemplo, podemos citar que en agosto del año 1931 se dieron por finalizados, y se montaron en obra, los veintiséis tramos metálicos necesarios para el establecimiento de una doble vía en los trayectos de Ricla-Épila, en la provincia de Zaragoza, y Baidés-Sigüenza en la provincia de Guadalajara.



*Los pabellones ferroviarios en los 80, años antes de ser demolidos  
Fotos: María Isabel del Río LaFuente. Industria y Residencia en VillaVerde*

A D. Mendizábal debemos un informe, donde detalla el gasto de cada una de las instalaciones. El total de la construcción, planta y traslado, ascendió a 4.193.483 pesetas, suma a la que hay que agregar 744.653 pesetas que costó el Almacén. Las máquinas y herramientas antiguas fueron tasadas en 156.594 pesetas, y las de nueva adquisición, que se valoraron en 664.450 pesetas. Se cumplía el deseo de D. Mendizábal cuando, en el informe ya comentado, indicaba que "sería muy conveniente, no sólo aumentar, si no a la vez transformar algunos medios de producción existentes, a las máquinas y perfeccionamientos modernos". Que se sentía orgulloso del nuevo Taller lo confirman las siguientes palabras, tomadas de otro de sus informes redactado dos años después: "El nuevo Taller, perfectamente instalado, con gran amplitud y lógica ordenación de trabajos y maniobras, amplios medios modernos de transporte y removido y, sobre todo, un considerable número de las más modernas máquinas, permite lógicamente que los trabajos se desarrollen debidamente y con un coste mínimo, dados los precios actuales de materiales y mano de obra".



*Proyecto de nuevo Taller y Almacén para el servicio de Vía y Obras de VillaVerde  
Archivo Histórico y Ferroviario*

Para hacernos una idea de lo que estas cifras representaban en su época, baste recordar que los ingresos totales de la Compañía -era la segunda mayor empresa española y una de las primeras de Europa- supusieron, el mismo año del inicio del Taller, 305 millones de pesetas.

El Taller propiamente dicho, al que se dotó de una modélica instalación de aire comprimido y en algunas salas también de calefacción, tenía forma rectangular y se dividía en dos grandes naves centrales (montaje), cerradas en su fondo por el taller de ajuste, de donde partían, en dirección opuesta, las dos naves laterales, donde se colocaron las secciones de ajuste, fundición, carpintería y el almacén de maderas, en la de la izquierda y forja, sala de máquinas, almacén de herramientas, aseos (con duchas y cuarto de baño), guardarropas, gabinete quirúrgico y archivo, en la nave de la derecha. Todos los

espacios se equiparon con los elementos que se consideraron necesarios -y más modernos- para "facilitar el trabajo del personal".

En el almacén de herramientas se centralizaban los trabajos de preparación de los útiles para las máquinas-herramientas, según las características de cada una de ellas, y en la sala de máquinas fueron montados dos compresores de 32 y 42 H.P., con una producción de 70 m<sup>3</sup> de aire por minuto a 7 atmósferas -este aire comprimido se utilizaba en el remachado, fraguas y chorro de arena de la fundición- y el cuadro general de distribución de energía eléctrica, con acometida independiente para cada departamento, siendo la canalización subterránea. En la planta superior se establecieron el comedor de los operarios, un aula para las clases de matemáticas elementales, dibujo y mecánica que se daban al personal del Taller que asistía a ellas voluntariamente y una biblioteca a disposición de los obreros, que utilizaban en las horas de descanso.



Alumnos de la Escuela de Aprendices de M.Z.A. en VillaVerde Bajo, años 20



Cajeado de traviesas en el Taller Central. Año 1968, revista Vía Libre

Como instalaciones exteriores complementarias estaban la casa para un empleado, las vías exteriores, el cobertizo y el almacén.

Las visitas al nuevo Taller fueron habituales durante los primeros años de funcionamiento, como hemos podido comprobar al consultar prensa de la época.

#### Visita a los talleres de M. Z. A. de VillaVerde Bajo

A las cuatro y veinte, respectivamente, salieron ayer tarde de la estación del Mediodía dos trenes especiales con los congresistas que, invitados por la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, desearon conocer los talleres de Vías y Obras y almacenes generales que la citada Compañía posee en VillaVerde Bajo.

Fueron los excursionistas amablemente recibidos por los ingenieros directores, que los acompañaron en las visitas de las diferentes secciones. En uno de los almacenes, artísticamente decorado por el personal de la Compañía, se sirvió una espléndida merienda, al final de la cual Mr. Fowler dio las gracias en nombre de los delegados extranjeros, siendo contestado por el Sr. Arrillaga por encontrarse enfermo el director de la Compañía, señor marqués de Argentera, expresándose en términos de gratitud hacia los visitantes y el personal de los servicios de Vías y Obras, Material y Tracción y Almacenes, por haber contribuido todos a la animada fiesta que se estaba celebrando. Los dos oradores fueron muy aplaudidos, así como D. Domingo Mendizábal, a quien se debe la gran obra llevada a cabo en la instalación de los talleres de referencia.

Reproducimos íntegramente el artículo que El Eco Patronal, en su apartado de Higiene Social, dedicó a las instalaciones tras la visita realizada en junio de 1928.

Hemos tenido la satisfacción de visitar los talleres que la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, tiene instalados en el vecino pueblo de VillaVerde, y hemos quedado encantados de la perfecta organización de los mismos, tanto en la parte técnico-industrial cuanto en lo que se refiere al cumplimiento de los preceptos de la higiene.

Se hallan enclavados estos talleres en una extensa llanura rodeada de árboles por todas partes, que con amoroso cuidado han ido plantando los obreros de la Compañía.

La entrada a los mismos está defendida por una larga valla de igual longitud que la fachada, por la cual trepan flores y claveles de diversos colores, que nacen y mueren en la planta, ya que la cultura de los obreros, su amor a lo que sirve de recreo de la vista y del espíritu, les impide arrancar ni una sola de su tallo.

Tienen una gran altura las naves destinadas a talleres, con luz y ventilación directa, y los obreros trabajan espaciados en condiciones tales y con medios preventivos científicos para tratar de evitar accidentes del trabajo.

Ancos a dos talleres existen unos locales donde se practican al detalle cuantos mandatos impone la higiene.

El primer local donde penetramos fue a la sala de aseo. Allí cada obrero tiene un armario, donde guarda durante las horas de jornada, la ropa que cambió por el traje de trabajo. En el muro opuesto existe una batería de veinticinco lavabos de porcelana para ser utilizados por los operarios del taller siempre que lo juzguen necesario.

En la planta principal de este local se halla establecido el comedor, cuajado de mesas convenientemente dispuestas, que tienen en su centro una especie de radiador para que los obreros puedan calentar sus viandas. Los muros de este departamento están cubiertos de tarjetones, en los que se leen máximas educativas, relacionadas con la higiene y la moral.

En el centro de uno de los huecos existe una estantería, que, en su parte posterior, acusa por medio de un letrero, que es la Biblioteca, no muy rica en volúmenes, pero donde existen los bastantes para que los obreros puedan instruirse durante el tiempo que les resta desde que terminaron la comida hasta la llamada para reanudar el trabajo. Nos parece recordar haber oído al Jefe de los talleres, que todos los años la Compañía consigna en los presupuestos de los mismos, una cantidad destinada a la compra de libros para ir enriqueciendo la Biblioteca.

Pasamos después a la nave donde están instalados los baños y duchas, con todo confort, con aparatos modernos y hasta lujosos, instalados con orden en habitaciones personales, extremadamente limpias, y con el equipo de ropas necesario para el fin propuesto. Según pudimos apreciar, son utilizados estos servicios con asiduidad por los obreros, lo cual demuestra que si en nuestro país parece que las clases proletarias no son muy aficionadas al baño, es porque se carece de los locales especiales para este fin y que tengan como principio, el ser gratuitos o con cuotas de pago excesivamente económicas.

Visitamos, por último, el gabinete de servicios sanitarios, que está dotado de material abundante para curas, de instrumental moderno dirigido por facultativos especializados en el ramo de cirugía.

Como la tarde declinaba y era necesario abandonar aquellos lugares, regresamos a Madrid, satisfechos de nuestra excursión, ya que por nuestro amor a las clases patronales no es siempre grato poder apreciar cómo paulatinamente las industrias en España se van transformando y modernizando, cambiando el utillaje y colocando a los obreros en condiciones de hacer agradable las horas de estancia en las fábricas y talleres, cosa que siempre resulta en beneficio de todos ya que sólo la interior satisfacción puede producir bien y económico.

Sentimos no poder visitar el edificio donde tienen su vivienda los agentes de la Compañía que prestan servicio en aquella zona y que hubiera completado esta pequeña información que a vuela pluma hemos hecho como obligado tributo a la justicia y para demostrar que no siempre han de dirigirse censuras a las grandes empresas, basadas muchas veces en el desconocimiento de su funcionamiento interior.

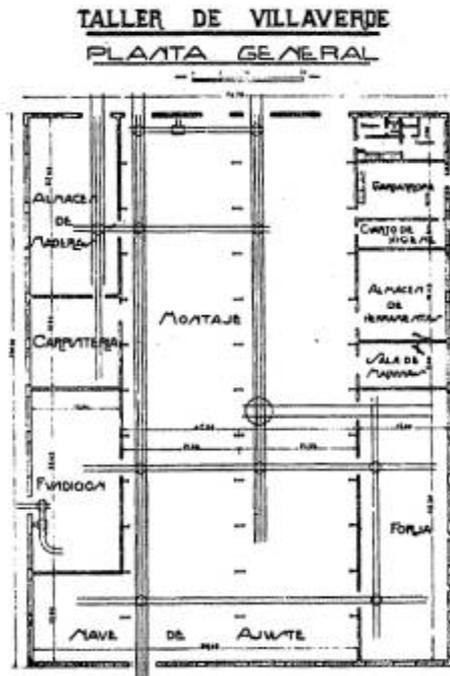
**M.Z.A.** no escatimó en medios a la hora de dotar de capacidad productiva al nuevo espacio fabril, cumpliendo con creces las expectativas creadas. Mendizábal, en un informe de 17 de marzo de 1925, estimó un nivel de producción en torno a 3.500 toneladas/año. No fue necesario esperar mucho. El pronóstico se cumplió ese mismo año y lo superó con creces en los siguientes. Pero la empresa no se durmió en los laureles y dedicó los beneficios a la renovación de las infraestructuras.

Sin pedidos de su único demandante e incapaz de competir con otras empresas en los demás mercados del sector, una plantilla sobredimensionada y unos gobiernos nada proclives a los reajustes de empleo y salarios, nada más lógico que se produjera su desaparición, lo que hubiera sucedido de no haberlo convertido RENFE, en 1944, en **Taller de Material Fijo**.

De las viejas instalaciones, tan sólo se mantienen en pie dos pabellones residenciales y un almacén reconvertido en vivienda.



*Vista panorámica de pabellón y almacén. Al fondo, el primitivo núcleo de población de VillaVerde Bajo, el 22 de junio de 1934. Foto: César Mohedas*



Planta general del Taller de Vía y Obras. Archivo Histórico y Ferroviario



Integrantes de un tren de socorro, en el Taller de VillaVerde. Año 1965, revista Vía Libre



La Copa de VillaVerde y las naves de montaje del Taller, año 1924. Foto: Salgado



Vista de los pabellones desde la estación de VillaVerde Bajo, año 1924. Foto: Juanjo



Su base sirve de cubierta al depósito subterráneo y el fuste tubular sostiene el vaso superior -decorado con un ornamento en forma de greca y el símbolo de **M.Z.A.**-, albergando en su interior las tuberías de alimentación, descarga y aliviadero, además de la escalera de subida. La altura de la obra es de 18 metros y la cabida de los depósitos es de 107 m<sup>3</sup> el superior y de 166 m<sup>3</sup> el inferior.



El futuro del depósito es muy esperanzador, al contemplarse su puesta en valor integrándolo en una nueva zona verde, resultado de desarrollar el Área de Planeamiento 17.03 "Estaciones de VillaVerde".



Situación propuesta de la Copa, según el APR 17.03 "Estaciones de VillaVerde"

## El comedor laboral del Taller

El comedor laboral fue inaugurado en diciembre de 1944. Al acto asistieron un número importante de personalidades de la época, entre las que cabría destacar al ministro de Obras Públicas o al Obispo de Madrid.

Situado junto a la estación de VillaVerde Bajo, fue el primero de este tipo que se estrenaba en Madrid, gracias a don Jesús de Lasala, por aquél entonces ingeniero jefe del Taller. En él, el ministro de Trabajo, señor Girón, anunció la promulgación de la primera reglamentación de RENFE.

El día de la inauguración, los 650 trabajadores del Taller tuvieron la ocasión de disfrutar de un menú compuesto por paella con lomo de cerdo, almejas, guisantes y pimientos; ternera asada con ensalada; un plátano y una manzana; una barra de pan, vino y un café. Un suculento menú para aquellos años de penurias, además a cuenta de la empresa. Al siguiente día, el menú se reduciría a un plato de legumbres con patatas -eventualmente con carne- y una barra de pan, al precio de una peseta. Por ese mismo precio se podía disfrutar en las pausas matinales de un bocadillo. El comedor contaba con una radio que amenizaba la comida de los trabajadores.

En este comedor tuvo lugar, 40 años después, un multitudinario acto de despedida de 182 operarios que prestaron servicio en el Taller y que, en 1984, se jubilaron.

En el acto no faltó de nada, como por ejemplo las 182 placas conmemorativas con una imagen de la locomotora del Centenario grabada y esmaltada en ellas, junto al nombre de su destinatario, siendo entregadas a los que sirvieron, durante años, a los caminos de hierro e hicieron posible, con su esfuerzo y dedicación, el ferrocarril que hoy disfrutamos.

Con la asistencia de artistas, y entre actuaciones de cantantes, humoristas y un cuadro flamenco que logró arrebatarse el ánimo de los presentes, quedó el testimonio de afecto y compañerismo hacia estos nuevos pensionistas.



*Imágenes de la fiesta de despedida a los 182 trabajadores del TCR jubilados en el año 1984, celebrada en el comedor laboral del Taller de VillaVerde. Revista Vía Libre*

## Una calle, un hombre. Eduardo Maristany

Los hombres de talento, los grandes ingenios, son aquellos que saben dar forma, de manera magistral, a cosas que todos sentimos y pensamos pero que no podemos expresar.

**Eduardo Maristany y Gibert** nace en Barcelona un 26 de diciembre de 1855, en el seno de una familia de larga y señalada tradición ferroviaria. Su abuelo materno, Manuel Gibert Sans, fue presidente durante dos largas décadas, primero de la **Compañía del Ferrocarril de Barcelona a Mataró** y, más tarde, de las diferentes empresas que la sucedieron hasta desembarcar en la **Compañía de Barcelona a Francia por Figueras**.

En este ambiente creció Eduardo Maristany, niño aplicado que no tardó en acusar inteligencia. Su inclinación primero y su vocación después, se fue definiendo y al terminar el Bachillerato, su destino ya estaba dirigido hacia la carrera de Ingeniero de Caminos. Al prepararse para ella siguió al mismo tiempo los cursos de la Facultad de Ciencias y a los diecisiete años era licenciado. Continuó su preparación para Caminos, siguió la carrera con aprovechamiento y el año 1881 deja la Escuela, con su título de Ingeniero, en una de las promociones cortas que por aquellos tiempos eran corrientes.

El director-gerente de la **Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (T.B.F.)**, Claudio Planás, no tardó en descubrir sus grandes cualidades, decidiendo nombrarlo ingeniero jefe de construcción. Desde el ejercicio de esa alta responsabilidad acometió la construcción de la línea férrea de Barcelona a Zaragoza por Caspe, obra en la que, entre otras cosas, necesitó perforar el Túnel de la Argentera.

Tras suceder a Claudio Planás en la dirección de **T.B.F.**, y absorbida ésta por la **Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (M.Z.A.)**, sería designado director de la "Red Catalana" para, más tarde, convertirse en director general de la propia **M.Z.A.**, por sus excelentes dotes de inteligencia y actividad, por sus estudios y obras y, especialmente, por su gran competencia demostrada en materia ferroviaria.

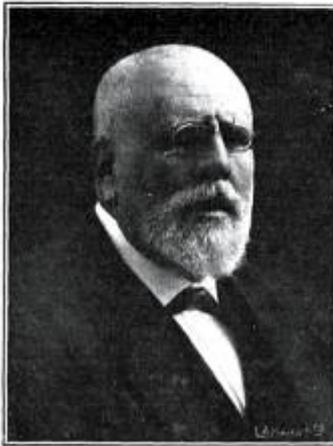

**EN HONOR DE MARISTANY**


Pocas veces se habrá registrado un caso tan noblemente significativo como el que motiva estos renglones. Miles y miles de obreros, todo el personal de una tan poderosa Compañía como es la de M. Z. y A., acude ante el Poder público no en demanda de reparación de agravios, no en son de protesta contra los que los dirigen, sino, antes bien, solicitando que se premie el mérito y se galardone la aptitud de un jefe suyo. En estos tiempos de huelgas, de rebeldías, de traiciones, hecho tal encierra una profunda lección de cosas muy digna de ser meditada.

Y no es que el Sr. Maristany no merezca el título de Duque de la Argentera, que para él piden esos trabajadores, agradecidos a su labor social. Para quien conozca el alcance de esa obra extraordinaria de ingeniería, en que el talento y la capacidad de un español hallaron resoluciones científicas que se les ocultaban a técnicos extranjeros de gran renombre, sólo puede ser motivo de alguna sorpresa que el galardón oficial no haya sobrevenido espontáneamente, hace ya mucho tiempo. Lo que maravilla es que la justicia venga de abajo, donde tantas amarguras laten y se agitan tantos odios, á impulsos de la lucha por la vida, cada vez más angustiosa. Y ha de pensarse por fuerza en que la historia íntima de quien tal logra debe estar llena de rasgos amorosamente humanos, que abran paso á la serenidad de juicio entre los humildes, y luego á la admiración...

No ha mucho, el nuestro Ortega Munilla proclamaba su extrañeza, desde las columnas del Nuevo Mundo, por la miopía del Estado ante la abrumadora labor del Sr. Maristany, científica, administrativa, sociológica.

Aquí, donde se prodigan mercedes á título sin causa justificada, este hombre, á quien le debe España el directo Zaragoza-Barcelona, que ha escrito obras que el Extranjero estima de consulta, que dirige una Empresa ferroviaria como la del Mediodía, fecunda valorizadora de extensa porción del territorio patrio; este hombre, gloria de la



**D. EDUARDO MARISTANY**  
Director de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, para quien los obreros piden la concesión de un título de nobleza.

ciencia hispana, no ha merecido el lauro que perpetúa tantas otras cosas menos dignas de admiración y respeto. Y es preciso que el pueblo, encarnado en esos millares de obreros, agradecidos al amor con que los atiende y mejora, sea quien solicite, en efusivo homenaje, que por una vez tenga en cuenta la política que hay entre nosotros, algo de lo que tanto se envidia á los extranjeros. El contraste es curioso, y no por ser halagüeño, en lo que tiene de lección práctica de progreso popular, deja de ser significativo. Para que sepa el Estado cómo hay un español que es gloria de la patria, necesita que se lo digan aquellos que en otros países comienzan á en-

terarse cuando sobreviene la consagración oficial de un prestigio. Estaremos, según se dice, en vías de renovación, y quizá sea esto un síntoma, pero no cabe duda de que seguimos en el país de los viejeceras.

Hemos hablado antes de la fecunda labor bibliográfica con que el Sr. Maristany ha sabido afirmar entre nacionales y extranjeros su reputación técnica, y llegar á ser una de las primeras figuras mundiales de la ingeniería. No estará de más enumerarlas, para que se juzgue de la prodigiosa actividad mental del hombre que, entre las abrumadoras preocupaciones inherentes á la dirección de la primera Compañía ferroviaria nacional, puede todavía hallar tiempo para adiestrar á las nuevas generaciones de técnicos. He aquí los títulos de esos libros, traducidos casi todos á las principales lenguas de Europa: *El túnel de la Argentera*, tratado de construcción de túneles; *Ocho tomos; Enclavamientos entre las señales, agujas y otros aparatos de la vía; Medios para evitar la aglomeración de mercancías en las grandes estaciones de los ferrocarriles españoles; Trenes continuos; Enclavamientos sistema Saxby y Farmer; Fórmulas y tablas para el cálculo y trazado de los muros de sostenimiento; Instrucción general para el transporte, almacenaje y empleo de las materias explosivas, que se usan en la construcción de las obras; Impresiones de un viaje por los Estados Unidos; La Conferencia ferroviaria de 1905*. Es una cantidad de labor que, en país como el nuestro, tan poco propenso al trabajo, pasa verdaderamente.

Pensando en lo que eso significa, viene, naturalmente, á la memoria aquella frase pronunciada ha pocos años por el Kaiser: «¿Queréis saber lo que vale un país? Averiguad el número de sus ingenieros. Cada nuevo libro de ingeniería da á la patria una gloria tan grande como la más gloriosa batalla.» Y cómo, recordando lo que ha escrito el señor Maristany, no pensar que esas ocho glorias suyas justifican de sobra la concesión del Ducado que piden millares y millares de obreros?

En 1918, Maristany llevaba diez años de ejercicio al frente de toda la red de **M.Z.A.**, durante los cuales supo ganarse el afecto de sus subordinados. Desde su posición en la Compañía se hace querer y respetar, motivo por el que una representación del personal se hace eco de un sentir general y se adelanta a pedir al Rey la concesión de un título nobiliario que recuerde uno de sus principales trabajos como Ingeniero. Tal fue el origen que tuvo el Real decreto de 3 de junio de 1918, por el que le nombraban Marqués de la Argentera, título que se sumaba a los tres blasones que ya poseía: las grandes cruces de los Órdenes de Isabel la Católica, del Mérito Militar y de Alfonso XII.



La Comisión de empleados y obreros de M.Z.A. saliendo de Palacio, tras solicitar de S. M. el Rey que le sea concedido título nobiliario al director de la Cía, Sr. Maristany

Maristany no fue sólo un buen gestor, además de un reputado e indiscutido técnico, sino un hombre totalmente avanzado a su época. Constantemente estudiaba las últimas innovaciones en los aspectos relacionados con la explotación ferroviaria. Llevado de esta profunda inquietud, emprendió largos viajes por diferentes países, especialmente Estados Unidos, para conocer experiencias, modelos de gestión y ensayos técnicos que poder aplicar al caso español.

En el año 1930, y a la edad de 75 años, la revista "Actualidad Hispana" y varios empleados de **M.Z.A.**, deseosos de rendirle un homenaje de afecto y consideración, promueven una nueva iniciativa para que le sea entregada la medalla al trabajo, una merecida distinción a la vista de su fecunda y dilatada carrera.

Su salud empeora y pide la jubilación en 1934, fecha en la que vuelve con todos los honores a Barcelona, ciudad que tiene que abandonar al estallar la Guerra Civil. "*La Compañía M.Z.A. está hoy de duelo*", comienza diciendo el Presidente del Consejo de Administración, al reunirse el 27 de septiembre de ese mismo año y dedicar la sesión exclusivamente al cese de Maristany.

Muere el 5 de mayo de 1941 a la edad de 86 años, dejando tras de sí una larga lista de publicaciones, libros y tratados relacionados con la especialidad de su profesión.

Hoy, en VillaVerde, conocemos un poco mejor la figura de un hombre olvidado por el tiempo. Tan olvidado, como los pabellones a los que nos conduce una calle que sí le recuerda.



## Arbolado

En el entorno de los pabellones se encuentra una arboleda formada por alrededor de medio centenar de ejemplares de diferentes especies.



Las primeras plantaciones se llevaron a cabo en el primer tercio del siglo XX. De aquellos años se conservan algunos ejemplares de acacias, moreras, osages y plátanos. Otros como pinos piñoneros, ailantos, cipreses, almendros, higueras, nogales, olmos y algún que otro frutal, pertenecen a plantaciones posteriores.

Junto a longevas moreras, se encuentran los dos ejemplares de Osages o Narango de Osages (*Maclura pomifera*) que existen en el entorno, destacando entre las otras especies por su exotismo y escasa representación en el arbolado ornamental madrileño.

Los ejemplares de Ailanto (*Ailanthus altissima*) más longevos, se encuentran en el pequeño parque creado en el año 2010 a la espalda de los pabellones, y bautizado con el nombre de **Jardines de los Pabellones Ferroviarios**.



Desde este mismo lugar podemos ver dos de los plátanos (*Platanus hispánica*) más antiguos que se conservan, ubicados en la parte posterior de las viviendas, existiendo otros ejemplares en la delantera, conformando lo que queda del antiguo paseo arbolado.



*Pabellón de viviendas y paseo arbolado, años 1924 y 2006*



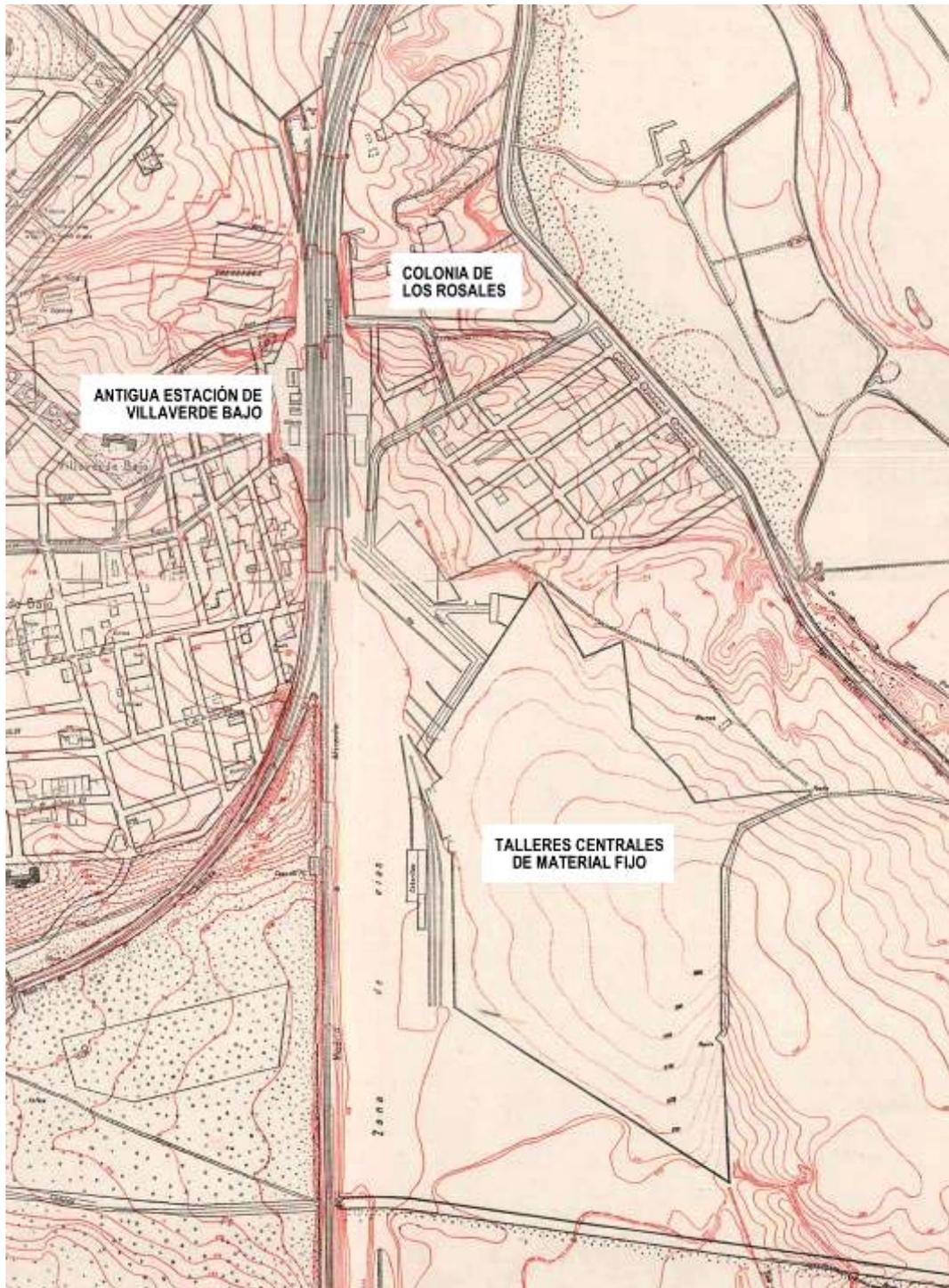
*Imagen del arbolado de época (revista Vía Libre) y dos Ailantos en la actualidad*

Aunque bastante mermada en comparación con otros períodos de mayor esplendor, esta pequeña isla verde forma, junto a los pabellones que acoge, un espacio de gran interés histórico-medioambiental para Villa Verde, estando previsto por el PGOUM la reconversión a zona verde básica de carácter municipal de sus 12.000 m<sup>2</sup> de superficie.



*La zona calificada como verde público, según el APR 17.03 "Estaciones de Villa Verde"*

## A vista de pájaro. Evolución urbanística



*El sector en la década de los 50, según el Plan de Ordenación de VillaVerde  
Revista Gran Madrid*



1946



1956



1961-1967



1975



1978

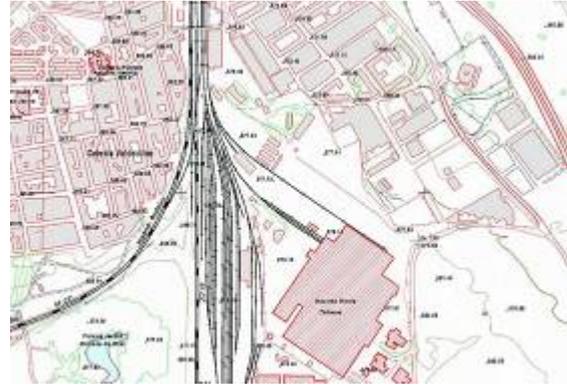


1984

*La evolución del sector entre los años 1946 y 1984 (Nomecalles)*



1991



1995



1999



2007



2009



2010

*La evolución del sector entre los años 1991 y 2010 (Nomecalles)*



*Estación de VillaVerde Bajo y pabellones, año 1965*



*Colonia Los Rosales, estación de VillaVerde Bajo y pabellones, año 1993*



*Diferentes vistas de los pabellones en la actualidad*

## El 11º Congreso Internacional de Ferrocarriles

### La undécima sesión del Congreso Internacional de Ferrocarriles

#### Los últimos actos de ayer

Ayer por la tarde, conducidos en dos lujosos trenes especiales, acudieron los congresistas a visitar las instalaciones que la Compañía de Ferrocarriles de M. Z. A. posee en Villaverde Bajo.

Los visitantes recorrieron los talleres centrales de vía y obras, inaugurados hace seis años; los almacenes, transformador eléctrico, cobertizos, viviendas para el personal, etc., donde se efectúa todo género de trabajos de montaje, construcción y conservación de puentes metálicos, cambios, aparatos de vía, señales, enclavamientos, forja y ajuste. Estos talleres, que mantienen 300 obreros, son capaces para una producción anual de 4.500 toneladas, de las que 1.500 son de tramos metálicos.

También visitaron los almacenes generales de material y tracción, que funcionan desde 1928, y que constituyen un modelo en su género.

Los congresistas, que se mostraron muy complacidos y satisfechos de la visita, fueron solícitamente atendidos por los ingenieros señores Arrilaga, subdirector de la Compañía; Mendizábal, jefe adjunto de vía y obras; Barón, jefe de los talleres; Suárez, subjefe de los mismos; Terrán, Francesconi, Regnart, Carrasquedo, Serrat, Sáenz de Heredia, González Valerio, Graciani, Castro, Moneva, Ceballos y otros.

En los almacenes de piezas de repuesto de locomotoras fueron los asistentes obsequiados con espléndida merienda, a la terminación de la cual el secretario inglés Mr. Towler hizo uso de la palabra para expresar, en nombre de M. Fowler, presidente de la Asociación Internacional, la gratitud de los congresistas hacia la Compañía de M. Z. A. y la felicitación que merece por el estado de perfeccionamiento admirable que presentan sus servicios e instalaciones. Dedicó frases afectuosas al director de la misma, marqués de Argentera, a quien una enfermedad privada de encontrarse en el acto.

Contestó el señor Arrilaga, agradeciendo las palabras de M. Fowler y el honor dispensado a la Compañía por los delegados del Congreso añadiendo a la invitación hecha.

Ambos oradores fueron muy aplaudidos.

Un grupo de congresistas acudió a visitar las instalaciones de la Compañía Madrileña de Tranvías, donde fué galantemente recibido y atendido por el presidente y secretario general de la Compañía, respectivamente, señores Aguado e Illana, y obsequiados con espléndido lunch.

Los visitantes se mostraron muy satisfechos de la visita y atenciones recibidas.

### Una visita a los talleres de Madrid-Zaragoza-Alicante

#### Agasajos y varios discursos

Ayer por la tarde, en trenes especiales, unos 400 congresistas fueron a Villaverde Bajo para visitar los talleres que M. Z. A. tiene en aquel punto. Esperaban a los excursionistas el ingeniero jefe adjunto, D. Domingo Mendizábal; el Sr. Arrilaga, subdirector de la Compañía; el Sr. Barón, ingeniero jefe de Vías y Obras; el Sr. Tortosa, ingeniero jefe de Material ferroviario; el Sr. Suárez, subjefe de Vías y Obras, y los ingenieros de los talleres señores Graciani, Terrán, Carrasquedo, Medrano, González Valerio y Monévar, que rivalizaron en atender y obsequiar a los visitantes. El Sr. Graciani amablemente se ofreció a acompañarnos, explicándonos detalladamente las diversas dependencias y secciones.

Desde la estación de Villaverde Bajo, primera en la que se instalaron los enclavamientos metálicos, se da vista a las naves de los talleres y almacenes, ante los que se destaca, en primer término, el depósito de agua, en forma de copa, que llamó mucho la atención de los congresistas. Tiene dicho depósito una capacidad de 107 metros cúbicos en la parte superior, y 160 metros cúbicos en el compartimiento inferior estabilizador, utilizándose en la actualidad su contenido como reserva, ya que el servicio de aguas llega directamente a todas las dependencias. Su construcción, proyectada y llevada a cabo por elementos de la Compañía, es todo un orgullo de hormigón armado. Visitaron primeramente el taller central de Vías y Obras, cuya confección se debe al Sr. Mendizábal, secundado eficazmente por el jefe de la Sección, D. Gregorio Medrano, dirigiendo ambos la ejecución de todas las obras realizadas.

Ocupa el total del taller, de una sola compañía y una sola sección, una superficie de 12.092 metros cuadrados, de los que 3.212 corresponden a almacenes, transformador eléctrico, cobertizos, viviendas para el personal y otras instalaciones secundarias. Los trabajos que en él se realizan son construcción y reparación de estructuras metálicas, cambios, aparatos de vía, señales, enclavamientos, etc. La producción anual es de 4.500 toneladas, de las que 1.500 son tramos metálicos, habiendo visto en una de las naves la construcción de un tramo semiparabólico de 47 metros de luz, y otro, tipo Prest, de 36 metros de luz; como este último se construirán seis iguales, que, con el otro, están destinados al ferrocarril Mérida-Sevilla. A

continuación visitamos los almacenes generales, que ocupan una superficie de 84.000 metros cuadrados, y se componen de siete edificios, un patio cubierto y 180 metros de cubiertas para hierros, chapas y otras construcciones. Los edificios más importantes son el almacén de aceites, donde caben 1.800 metros cúbicos, con dispositivos para distribución, calefacción, etc., y el de varios, con tres pisos y sótanos servidos por dos puentes grúas y dos montacargas. En el patio cubierto hay dos puentes grúas con electroimanes de dos toneladas de potencia; dos carros transbordadores de cinco y trece metros verifican el remolque de vagones.

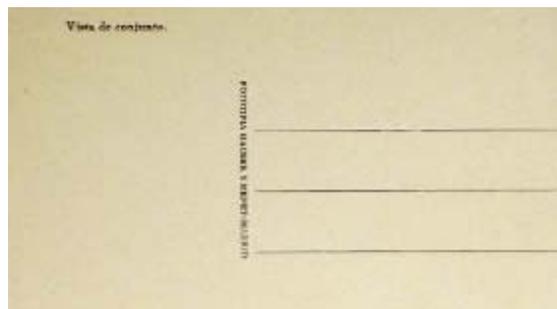
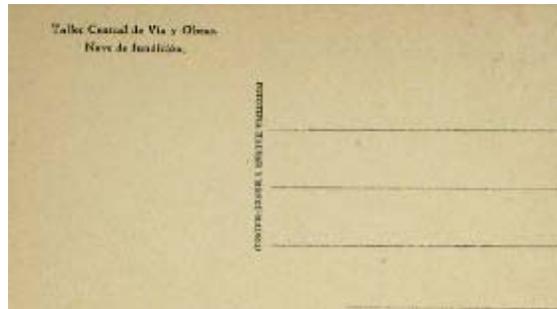
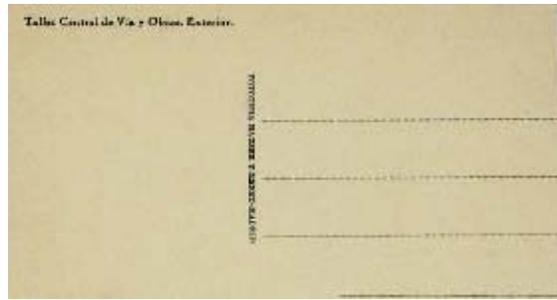
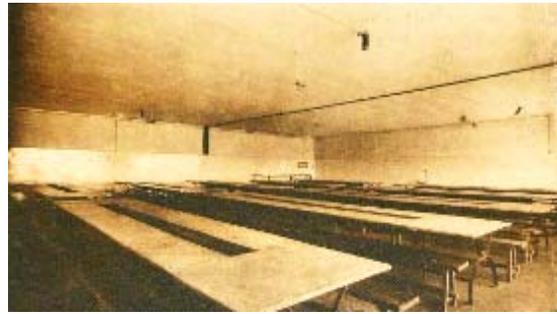
Como dato curioso de las existencias en los almacenes indicaremos que poseen material para locomotoras, coches y vagones por valor de 14 millones de pesetas; en aceites y grasas, 1.700.000 pesetas, y en maderas, 5.300.000 pesetas.

En los almacenes de hierro, artísticamente dispuesto por elementos propios de M. Z. A., se habilitó el comedor, instalándose de un modo provisional y completo tocadores para señoras, servicios, etc. Se sirvió una espléndida merienda, al terminar la cual el Sr. Fowler, secretario general adjunto, hizo uso de la palabra para dar las gracias a la Compañía de M. Z. A. y brindar un aplauso a sus elementos directivos, en las personas de los Sres. Mendizábal y Arrilaga; este último contestó al ilustre técnico inglés condoliéndose de que por enfermedad el director de la Compañía, señor marqués de Argentera, no hubiera podido recibirles, habiéndole encargado a él de saludarlos y expresar su gratitud hacia los congresistas por el honor que dispensaban a la Compañía al haberse dignado aceptar su invitación, y al personal de ingenieros, talleres y ferroviario por el entusiasmo que habían puesto y el celo desplegado en que la fiesta presentara el carácter simpático y agradable que se reflejaba.

Como recuerdo, se entregaron unas copitas de bronce, construidas en los talleres, reproducción del depósito arriba mencionado. A las señoras se les obsequió con preciosos ramos de flores.



*Recuerdos del 11º Congreso Internacional de Ferrocarriles, 7 de mayo de 1930*



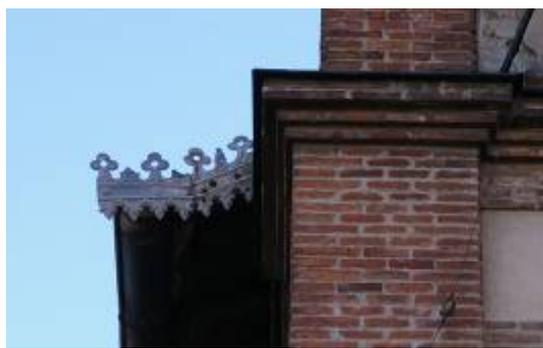
*Cuadernillo de fotografías-postales editado con motivo del  
11º Congreso Internacional de Ferrocarriles, 7 de mayo de 1930*

### Los pabellones residenciales. Ayer, hoy, mañana

Los pabellones residenciales surgen de la necesidad de dar vivienda a los empleados de los talleres de **M.Z.A.** en VillaVerde. Su construcción, completamente artesanal, data del mismo año que el resto del conjunto, existiendo una pequeña discrepancia en cuanto a la fecha de inicio de obras. Mientras que para los residentes fue 1922, otras fuentes consultadas sitúan el comienzo de su construcción en el año 1923.

Los edificios que aún se mantienen en pie presentan, por sus características arquitectónicas y por su escala, un notable valor arquitectónico, constituyendo uno de los conjuntos edificados más significativos de VillaVerde y un ejemplo de la arquitectura industrial del primer cuarto del siglo XX.

Se advierte en ellos una unidad constructiva derivada del uso del ladrillo -parte visto, parte revocado-, con discretos recursos decorativos neomudéjares, algo habitual en la arquitectura industrial de la época.



*Detalles constructivos en los pabellones (Fotos de autor)*

Los elementos metálicos integrados en la estructura, por lo poco que hemos podido averiguar, consisten en la utilización de raíles de ferrocarril para construir los forjados de las viviendas. Sus muros, tanto de fachada como interiores, presentan un ancho de 70 centímetros, lo que confiere a los pabellones la imagen de contundencia y robustez que ha llegado hasta nuestros días.

El deterioro de las históricas edificaciones, provocado por el paso de los años y la ausencia de programas de recuperación por parte de

Patrimonio de ADIF, ha llevado a diversos colectivos a solicitar su rehabilitación y puesta en uso con fines culturales, siendo varios los escollos que, a priori, debe sortear el Ayuntamiento de Madrid para satisfacer las demandas de las asociaciones vecinales.

En primer lugar, tanto los pabellones como la parcela aún no son propiedad del Ayuntamiento, lo que implica que el suelo no pueda ser inscrito en el Inventario Municipal, algo necesario para la posterior adscripción y ocupación de los equipamientos públicos que se estime oportuno construir en ellos.

En segundo, los pabellones permanecen ocupados bien por sus legítimos dueños, bien por herederos de estos. CRONISTAS VillaVerde se opondrá, con todos los medios que estén a su alcance, a cualquier intento de instigar, provocar o acelerar los planes de las administraciones mientras éstas no solucionen el futuro de sus residentes.

Y por último, añadir que el propio Área de las Artes del Ayuntamiento de Madrid ha desestimado la idea de situar en ellos una biblioteca municipal, al no disponer de las condiciones funcionales y tipológicas necesarias para la construcción del nuevo modelo de equipamiento cultural que dicha Área está implantando en la ciudad.



*Los pabellones a principios de 2008 (Fotos de autor)*

Desconocemos los planes de ADIF en cuanto a la consolidación estructural, y puesta en valor, de tan singulares construcciones, pero si nos remitimos al grado de preocupación mostrado en años anteriores, nuestra esperanza e ilusión por verlos rehabilitados en un plazo breve de tiempo se desvanecen en el aire.

## Apuntes para la historia del barrio de Los Rosales (Villaverde Bajo) y el ferrocarril, por Antonio Muñoz Frías

Una serie de personas y, por muy distintos motivos, andamos intentando dar un poco de luz y forma a la historia de nuestro barrio.

Se pierde en la memoria de los vecinos más longevos, tal vez el mismo nombre de Villaverde Bajo, e incluso la definición de "Los Rosales", ya que en casi toda la documentación antigua, incluida la aún reciente, al hablar de nuestro barrio aparece "Butarque".

Lo que sí tenemos muy claro es que fue la llegada del ferrocarril y, muy principalmente, allá por los últimos años del siglo XIX, al adquirir la compañía ferroviaria de M. Z. A. los extensos terrenos de la parte izquierda de la línea Madrid-Aranjuez, cuando entró de una forma muy acusada los inicios del renombre que había de tomar esta parte, en sí muy concreta del fenecido Ayuntamiento de Villaverde Alto.

Fue don Eduardo Maristany, a la sazón presidente de la compañía ferroviaria, el que con su sentir del futuro de los Caminos de Hierro, consiguió darle vida a una parte muy extensa de las tierras casi improductivas entre las vías del tren, la carretera de San Martín de la Vega y el ya depauperado río Manzanares.

Al construir los talleres de "Puentes" los Pabellones adjuntos, la esplendorosa "COPA" y todos los elementos necesarios para la vida normal y profesional, fue lo que hizo de nuestro barrio una referencia europea en el Congreso Internacional de Ferrocarriles, celebrado por aquellas fechas. El taller de "Puentes" fue inaugurado hacia el año 1910 del pasado siglo, con la hermosa aureola de ser el taller modelo de todo el ferrocarril europeo. No olvidemos que sus instalaciones, superaron en mucho, a las francesas e inglesas, con duchas con agua caliente, comedor -Estar para el descanso de los trabajadores con un sistema de aire acondicionado, Botiquín de Urgencias y visita diaria de un médico desplazado desde Atocha. Un sistema de primas o destajo negociado con

los trabajadores que después fue copiado por las compañías Auxiliares de Ferrocarriles. Y dejó para lo último: una BIBLIOTECA para la formación de los trabajadores y una extensa información sobre el ferrocarril para la ilustración de los agentes y, aunque casi no se hace mención alguna en los libros sobre este taller: Una escuela de formación profesional para los hijos de los empleados, ya que por aquellas fechas apenas existían colegios en el barrio.

Se trajo la luz eléctrica y el agua desde Atocha, así como los "Talleres de la Vía". Esto supuso una solución discrecional a la falta de agua de la parte baja del barrio, usando algunos vecinos, el agua sobrante de La Copa, como lavadero vecinal, y caso muy concreto, (En muchos lugares de España por donde pasaba el ferrocarril, también se empleaba este sistema) los vecinos de los alrededores de las estaciones ferroviarias, con bastante frecuencia, dado el tiempo de parada de los trenes por el cruce con otras circulaciones, acudían a la locomotora a solicitarle al maquinista de turno, unos cubos de agua caliente produciéndose (eso lo he presenciado en la estación jienense de Vilches, pequeños grupos de mujeres llenando sus vasijas y ese tenue ir y venir de la vivienda a la locomotora y viceversa).

En el caso concreto de nuestro barrio, no fue la llegada del ferrocarril, sino la llegada de los grandes talleres procedentes de Atocha, que, por falta total de espacio de la cabecera de la estación, hubo necesidad de ir instalando nuevas dependencias en las estaciones que hoy llamamos de Cercanías. Como la única salida natural de M.Z.A, hacia el sur era nuestro barrio, esto fue muy beneficioso para el conjunto de una población mayoritariamente campesina que veía la promotora realidad de un motivo esperanzador de ir

surgiendo puestos de trabajo (y esto se confirma porque a parte de los trabajadores trasladados desde Atocha Mediodía, acudieron a la demanda de mano de obra, vecinos de Villaverde Alto, de las huertas



de La china, (actualmente parte de San Fermín), Vallecas y los poblados de todos estos alrededores. Yo mismo, en los inicios de mi trabajo en el Taller, conocí bastantes compañeros de Vallecas, que, ya inaugurado el Metro Puente de Vallecas-Cuatro Caminos, en vez de bajar por la carretera de Vallecas, tomaban el tren obrero en la estación de Atocha.

Parece ser que en la década de los años 1910 al 1920, se fueron habitando los tres "Pabellones del taller de Puentes" con el personal técnico y subalterno procedente del clausurado taller de Atocha, cuyos apellidos aún podemos recordar: señor López de Andujar, contra maestro principal, señor Fernández, contra maestro y oriundo de Villacañas, que dejó toda una dinastía de familiares más o menos cercanos y paisanos que, a través de Vía y Obras, pedían el traslado a nuestro Taller. En este momento quiero recordar y rendir un pequeño homenaje a uno de los últimos parientes llegados de Villacañas: Balbino, que no aprobó de guardia municipal en su pueblo por no saber pronunciar la expresión "Circulen por favor".

Junto a estos responsables, también fueron trasladados: el señor Chicharro, ordenanza, el señor Antonio Godoy, (aún sus hijos y algunos nietos son nuestros vecinos) al que, por motivos de servicio, le sorprendió la guerra civil del 1936 al 39 en Sevilla y ya terminada la contienda se reincorporó al taller, ascendido, en el Almacén, El señor Basilio, guarda. La dinastía de los Del amo, una familia numerosa, cuyos hijos varones todos fueron ingresando en la plantilla del Taller de Puentes, tras su paso por la única Escuela de Aprendices del ferrocarril, existen en nuestro taller.

Estos nuevos vecinos del barrio, pronto se mezclaron con los nativos y, a través de los años, nacieron los lazos familiares, cosa natural en una buena vecindad que aún hoy (invierno de año 2011) perduran en las vivencias de los que podemos ir contando esta historia de estos casi primeros pobladores del barrio de "Los Rosales" de Villaverde Bajo.

La guerra civil rompió por completo la sosegada paz de un barrio obrero con cierta conciencia de clase, adquirida mayormente por los trabajadores de las industrias y del ferrocarril que se



iban estableciendo al amparo de las instalaciones ferroviarias. Aquí, en los mismos pabellones, tuvimos uno de las frentes que impedían a los traidores de la República llegar hasta el corazón de Madrid palpitando con sus gritos de Libertad, en la Puerta del Sol.



Fue una desolación total. La mayoría de los vecinos que no eran aptos para la defensa de Madrid, fueron realojados en las viviendas que las clases pudientes abandonaron en los barrios más señoriales de la ciudad. Cuando el Taller de Puentes abrió sus puertas después del fin de la guerra, faltaban muchos trabajadores de la plantilla: Unos muertos en los combates, los más en los campos de concentración y de allí, previa depuración, a las cárceles franquistas y, con el tiempo, una lenta letanía de regresados, se iban incorporando a la plantilla. (He de recordar, por hacer justicia, al compañero Regino Sola, Presidente de la Cooperativa "La Encarriladora", este hombre, líder de la U. G. T. de los años 20 y 30, después de su calvario de campos de concentración, cárcel y depuración y ya ingresado en el taller, nuevamente, de una forma suave y muy digna, a través del Sindicato vertical desarrolló una meritoria labor en defensa de los oprimidos ferroviarios de Villaverde).

Yo no sé lo que nosotros los ferroviarios le debemos a nuestro barrio, tampoco sé como desde mi humilde "Pabellón de Puentes" puedo pagarle a mis vecinos lo que les pueda deber, pero, y en esto, me afirmo, creo que nuestro barrio de Villaverde Bajo, Los Rosales-Butarque, tiene una deuda moral con el ferrocarril que tanto empuje dio para el progreso del barrio. Esta deuda, amigos míos, es muy fácil de saldar: Luchemos por la defensa de los Pabellones, luchemos porque "La Copa" sea la memoria colectiva de todos nosotros. Luchemos porque todo **este conjunto ferroviario** sea declarado "**de Interés Cultural Ferroviario**" para que las generaciones venideras tengan la satisfacción de poder contemplar el trabajo, el sudor y el dolor de sus antepasados.

Antonio Muñoz Frías  
Villaverde Bajo, Noviembre de 2011

## Bibliografía y agradecimientos

- Taller Central de Vía y Obras. Tomás Martínez Vara y Francisco de los Cobos Arteaga. Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones (2007)
- Industria y residencia en VillaVerde. Isabel del Río Lafuente (1984)
- El taller central de Vía y Obras de la Compañía M.Z.A. Rafael Ceballos Pabón. Revista de Obras Públicas (1926)
- La Copa de Villaverde. Alberto Laffon. Revista de Obras Públicas (1924)
- Revista Vía Libre.
- Juanjo, urbanity.es
- ADIF.
- Ministerio de Fomento.
- Ayuntamiento de Madrid.
- Comunidad de Madrid.
- Archivo Histórico Ferroviario.
- Biblioteca Nacional.
- Hemeroteca ABC.
- Nomecalles.
- Google Earth.
- Wikipedia.
- Todocoleccion.
- Antonio Muñoz Frías, vecino de VillaVerde.

Síguenos en [www.espinillo.org](http://www.espinillo.org) y



Los pabellones ferroviarios y la Copa de VillaVerde, por Cronistas VillaVerde, se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 España](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/es/)