

# **Patrimonio industrial en la metrópoli de Madrid:** Villaverde, redes y paisajes

**Universidad Politécnica de Madrid - ETSAM**

Rafael Guerrero Ureña



*A Rodrigo, tutor de este trabajo, por ayudarme en todo momento. Por hacer que esta carrera me guste cada vez más. A mis padres y mi abuela, por apoyarme en la distancia siempre que lo he necesitado.*



**Patrimonio industrial en la  
metrópoli de Madrid:**

Villaverde, redes y paisajes

*Estudiante*

Rafael Guerrero Ureña

*Tutor*

Rodrigo de la O Cabrera

Departamento de Composición Arquitectónica

Trabajo Fin de Grado

Aula 3

Silvia Canosa, Coordinadora

Isabel de Cárdenas Maestre, Adjunta

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid

Universidad Politécnica de Madrid

Enero 2024



# Índice

0. Resumen
1. Marco teórico
  - 1.1. Plan Nacional de Patrimonio Industrial
  - 1.2. Iniciativas nacionales e internacionales
2. Madrid industrial: La ordenación del Plan Bidagor
3. Patrimonio industrial de Villaverde: redes y paisajes
  - 3.1. Evolución socioeconómica
  - 3.2. Análisis del distrito
  - 3.3. Colonias industriales
4. CODA
5. Bibliografía y archivo gráfico
  - 5.1. Bibliografía
  - 5.2. Archivo gráfico



# Resumen

El patrimonio industrial es definido por el Plan Nacional sobre la materia como el conjunto de vestigios materiales e inmateriales relacionados con la cultura del trabajo que fueron generados por el sistema económico surgido de la 'revolución industrial'. El patrimonio industrial posee una gran capacidad para generar paisajes, tanto en entornos rurales como urbanos. Sus bienes, rara vez se presenta aislados, sino más bien conformando redes y sistemas territoriales y de sociabilidad.

Así, frente al inventariado del patrimonio de la arquitectura industrial como un conjunto de objetos aislados, este trabajo estudia el distrito madrileño de Villaverde para identificar sistemas de patrimonio industrial. Villaverde es una de las áreas más significativas en relación con la historia social y económica de la industria en Madrid, fruto de la ordenación urbanística del Plan Bidagor en la década de 1940. Conocer la memoria industrial del distrito es el primer paso para acoger iniciativas que logren preservar, rehabilitar o dar un nuevo uso a estos vestigios de la identidad local.

El trabajo comienza con un marco teórico sobre el enfoque paisajístico y territorial para el conocimiento patrimonio industrial, con mención a experiencias nacionales e internacionales. A continuación expone una contextualización histórica del desarrollo del distrito como polo industrial. Finalmente analiza el impacto espacial de seis industrias: Boetticher y Navarro, Marconi, Euskalduna, Butano, Renfe y Automovilismo del Ejército de Tierra. El resultado es un conjunto documentado de mapas que hacen explícita la conformación y expresión del patrimonio industrial.



# **Marco teórico**

Patrimonio industrial y paisaje urbano



## Plan Nacional de Patrimonio Industrial

Uno de los principales documentos en los que se respalda y guía este trabajo es el Plan Nacional de Patrimonio Industrial. El Plan desarrolla bases conceptuales y metodológicas para la interpretación y valoración del patrimonio industrial, que repercuten directamente en los instrumentos para la catalogación y protección de los bienes culturales. Se trata de un documento de enfoque contemporáneo que asume los principales postulados del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), y de las experiencias europeas más avanzadas.

El Plan reconoce que, a lo largo de la historia reciente, las actividades industriales han generado una serie de sistemas productivos que se han ido incorporando a nuestra herencia cultural. Dichos sistemas son resultado de un proceso de toma de conciencia patrimonial en el que se integra la necesidad de conservación de sus testimonios materiales. Estos sistemas han desempeñado un papel muy importante en la evolución del territorio en la formación del carácter histórico y cultural de sus sitios, lugares y paisajes.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Edición 2015: 5

El Plan define patrimonio industrial como:

*El conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la 'revolución industrial'. Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico.<sup>2</sup>*

Además, de acuerdo con el Plan, el patrimonio industrial “está directamente relacionado con los procesos de apropiación cultural que la sociedad establece con las huellas del pasado mediante la conservación de sus testimonios materiales o inmateriales vinculados a la memoria del trabajo y del lugar”.<sup>3</sup> Es por ello por lo que no se debe entender dicho patrimonio como un simple elemento o conjunto de elementos materiales si no como un conjunto desencadenante del desarrollo social de un territorio. Como menciona el Plan, en España, el patrimonio industrial y sus huellas se han convertido en nuevos bienes culturales y en un recurso activo para el fomento de programas de desarrollo sostenible. Estos bienes “se insertan en un paisaje determinado, siendo cada vez más necesario interpretar el patrimonio no como elemento aislado, sino en su contexto territorial”<sup>4</sup>. Seguidamente, el Plan menciona que el valor del patrimonio industrial “no reside tanto en sus valores económicos, técnicos, sociales o estéticos, sino en que es historia y espacio, historia y sociedad, historia y técnica; en definitiva, es espacio social más territorio”<sup>5</sup>. Estos paisajes industriales son el reflejo de una sociedad a lo largo de los años, es la herencia viva que nos enseña cómo funcionaba la vida años atrás, la muestra de que, sin ese patrimonio, probablemente ese territorio hubiese sido totalmente distinto a como lo es ahora. Es por ello que la creación del Plan Nacional de Patrimonio Industrial surge por la necesidad de identificar y preservar vestigios materiales e inmateriales que nuestra sociedad ha creado durante tantos años.

El plan menciona que la conservación del patrimonio depende “de la preservación de su propia integridad funcional”, y que las intervenciones que se vayan a realizar en un sitio industrial deben enfocarse con la intención de “mantener su integridad funcional”<sup>6</sup>. Esta conservación requiere un conocimiento previo del motivo por el cual surgió dicha construcción y de los procesos históricos a los que se ha sometido ya que, de esta forma, se llegará a entender su trascendencia a lo largo del tiempo. Sin embargo, uno de los principales problemas de dicho patrimonio es el desconocimiento que hay

2 Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Edición 2015: 11

3 Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Edición 2015: 6

4 Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Edición 2015: 6

5 Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Edición 2015: 6

6 Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Edición 2015: 19

acerca de él debido al poco estudio que se emplea para poder identificar y preservar estos bienes. Es por ello que el Plan propone, entre numerosas actuaciones a realizar, la necesidad de fomentar estudios en colaboración con las universidades con el fin de dar a conocer la historia del patrimonio industrial.<sup>7</sup>

Asimismo, el Plan señala que:

*El patrimonio industrial cuando se musealiza o se interpreta es un buen producto turístico. Por una parte, su principal potencial es visualizar cómo se producían los bienes de uso cotidiano y de trabajo o cómo se extraían los minerales y otras materias primas y, por otra, mostrar cómo se vivía y trabajaba en la época industrial. El éxito de la preservación del patrimonio industrial depende en gran parte de las posibilidades de contribuir al desarrollo local.<sup>8</sup>*

### **Iniciativas nacionales e internacionales**

La revitalización y transformación de áreas obsoletas y terrenos baldíos postindustriales es un tema importante en toda Europa. El redescubrimiento de estos lugares comenzó en Alemania con la renovación de una fábrica abandonada que fue transformada en un parque. En su rediseño, los elementos industriales no fueron demolidos, sino que fueron percibidos como partes indispensables del conjunto a las que se les otorgó un nuevo significado.<sup>9</sup> Es por ello que debe promoverse la investigación de formas en las que la producción pueda ser reintroducida en la ciudad actual encontrando nuevas sinergias entre producción, servicios, ocio y vivienda entendiendo el contexto de que la industria urbana está modelando el futuro social, político y económico.<sup>10</sup>

Existen numerosos países dentro de la unión europea que están llevando a cabo actuaciones de rehabilitación y preservación del patrimonio industrial a través de unos objetivos recogidos en el proyecto “INDUSTRIAL HERITAGE LAB@ISCED 3 LEVEL” donde se comprometen a incorporar en la educación secundaria metodologías de enseñanza relacionadas con el patrimonio industrial y el desarrollo urbanístico sostenible. Las áreas urbanas industriales de Europa han contribuido significativamente a su prosperidad al ser el eje del desarrollo económico. A pesar de que las instalaciones industriales abandonadas son una carga importante en algunas ciudades, este patrimonio tiene el potencial de mejorar las actividades comerciales y el empleo, la regeneración urbana, la participación cultural de los ciudadanos y en consecuencia, de cambiar la imagen urbana general.<sup>11</sup>

---

7 Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Edición 2015: 39

8 Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Edición 2015: 42

9 Ellen Braae, Beauty Redeemed Recycling Post-Industrial Landscapes

10 Hiromi Hosoya, Markus Schaefer, The Industrious City:Urban Industry in the Digital Age

11 Brief background of the project industrial heritage lab@isced 3 level, acceso el 21 de diciembre de 2023, <https://industrial-heritage-lab.eu/project/>

Otra de las iniciativas impulsadas por nueve ciudades europeas es el caso de Centrinno, cuyo objetivo principal es el desarrollo de estrategias y metodologías para regenerar sitios históricos y potenciar una economía urbana innovadora. La globalización y el aumento de las zonas residenciales están teniendo un gran impacto en aquellas antiguas áreas de las ciudades europeas. Cada vez más los vecindarios están dejando pasar por alto la diversidad social y los entornos urbanos creativos llevándolos a una estandarización colectiva, lo que ha llevado a que muchos sitios caigan en decadencia. Como en el caso de las ciudades españolas, en Europa las zonas industriales se encuentran situadas en zonas de clase trabajadora por lo que este deterioro patrimonial, que ha llevado a una disminución de empleos, supone la desaparición de grupos de bajos ingresos y negocios de menor tamaño. Es por ello que esta iniciativa trata de abordar cómo el patrimonio industrial puede transformar estos sitios para mostrar su potencial como paisajes culturales que fomentan identidades socioeconómicas y sostenibles. Desarrollando enfoques impulsados por el diseño, estrategias, modelos de negocio y herramientas que permiten utilizar la industria como motor para generar valor a nivel local.<sup>12</sup>

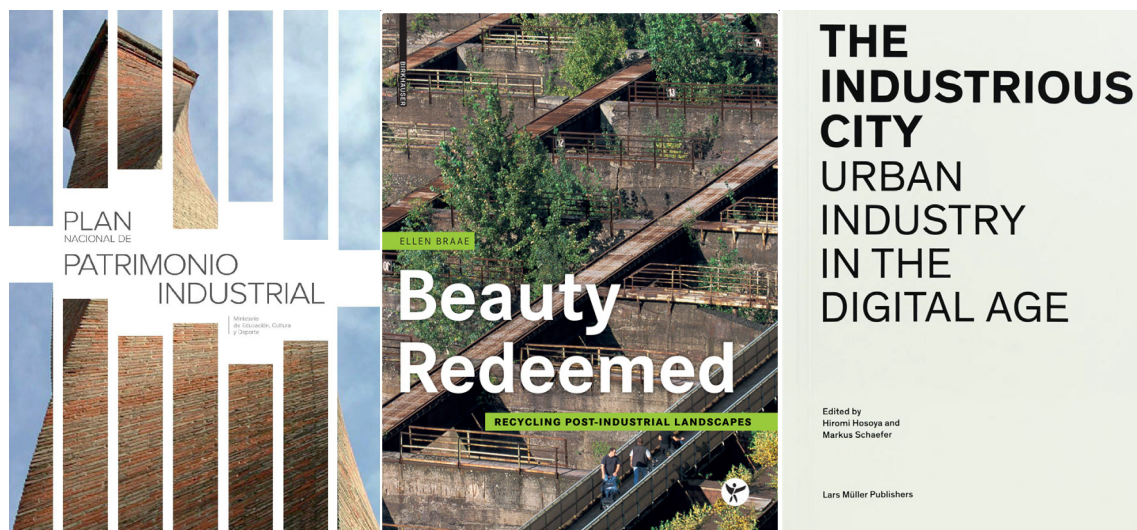


Figura 01. Plan Nacional de Patrimonio Industrial

Figura 02. Beauty Redeemed, recycling post-industrial landscapes

Figura 03. The industrious city, Urban industry in the digital age

<sup>12</sup> Centrinno: Industrial Heritage as an Engine for Innovation and Urban Transformation, acceso el 21 de diciembre de 2023, <https://ddc.dk/projects/centrinno-industrial-heritage-as-an-engine-for-innovation-and-urban-transformation/>

*Round Table 1/4*

**Technology and handicrafts:  
complementary tools of  
transformation**

Opening event!

**FÀBRICA**  
*Poblenou*

*When*  
May 5th  
13h to 14h

*Where*  
At Ca L'Alie, Barcelona

FAB LAB BCN    **iaac**    CENTRINNO    Amb el suport de:  
Ajuntament de Barcelona

Figura 04. Iniciativa Poble Nou, Barcelona

**CENTRINNO:**  
**Industrial Heritage as an Engine  
for Innovation and Urban  
Transformation**

CENTRINNO is a four-year EU-project that focuses on transforming industrial historical sites into productive city neighborhoods and hubs while staying true to the social, cultural and ecological challenges of our time

THIS PROJECT IS A PART OF OUR THEME  
GREEN TRANSITION

Figura 05. Centrinnno, Industrial Heritage as an Engine for Innovation and Urban Transformation



# **Madrid Industrial**

La ordenación del Plan Bidagor



A finales de la década de los años treinta, en el año 1939, cuando Madrid había sufrido fuertemente el impacto de la Guerra Civil Española, se presenta en la Primera Asamblea Nacional de Arquitectos, a través de Pedro Bidagor, la redacción del Plan General de Ordenación de Madrid. Dicho plan se encargaría de marcar las directrices urbanísticas para la reconstrucción de la capital española. Pedro Bidagor señaló:

*No se trata de restauración ni de creación ideal; nos proponemos establecer las normas para que la ciudad con un índice de necesidades justo, preciso y concreto funcione debidamente. Estas normas o teoría de urbanización aplicadas a la capital de España señalarán la cantidad, calidad y ordenación de las obras que en Madrid se han de llevar a cabo para hacer de la ciudad un conjunto orgánico que cumpla con su misión.<sup>13</sup>*

Sin embargo, cabe destacar el especial hincapié que dedica el Plan Bidagor a la ordenación y localización urbanística de la industria y su posterior crecimiento. Antes de la Guerra Civil existía una industria muy precaria en la ciudad de Madrid, por lo que la tarea que realizó el plan fue prever dónde iban a localizarse las futuras zonas industriales e intentar conciliar la compatibilidad entre la industria y la vivienda.

El plan clasifica las industrias en tres grandes grupos: industrias dispersas, indispensables para dar servicio a las zonas residenciales; industrias agrupadas en núcleos, reuniendo las necesarias para la ciudad y compatibles con la zona de vivienda; e industrias agrupadas en zonas, para recoger aquellas que han de situarse aisladas de la ciudad. En base a esta clasificación, la propuesta de ordenación espacial del desarrollo industrial de Bidagor surge del estudio de numerosos aspectos, que explica en un documento adicional. Estos aspectos se encuentran condicionados por las propias características geográficas y funcionales de la capital, que fueron la justificación para implantar la industria madrileña en áreas específicas. El documento de bases directrices del Plan General detalla los criterios seguidos para ello, representados en cinco esquemas.

---

<sup>13</sup> Plan Bidagor 1941-1946, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte:22

En la *figura 01, Sistema de crecimiento*, se observa una mancha grisácea de gran tamaño que se corresponde con el núcleo de la ciudad de Madrid. De esta mancha principal, rodeada del río Manzanares y diferentes arroyos, surgen un gran número de manchas de color blanco para representar los referidos “poblados satélites”. Este esquema quiere representar, de una forma esquemática, cómo se planteó el sistema de crecimiento de Madrid y el surgimiento de aquellos núcleos destinados a albergar la industria que servirá a la capital.

El esquema muestra cómo se pretendía consolidar el núcleo principal de la capital a través de un anillo verde, y alrededor de dicho núcleo se situarían los núcleos suburbanos y los “poblados satélites”, conformando una estructura semejante a un sistema planetario. Estos poblados satélites son los que contendrían las zonas industriales más importantes y de mayor tamaño. A pesar de que estos núcleos desempeñarían funciones específicas dentro del conjunto, sería necesario desarrollar al unísono aquellas actividades necesarias para el desarrollo social de dicho ámbito. Esto convertiría a los núcleos industriales en pequeñas ciudades con identidad propia, cuya función es servir a la gran ciudad.<sup>14</sup>

En la *figura 02, Separación entre la capital y otros usos*, se puede identificar con claridad los condicionantes geográficos mencionados anteriormente. En primer lugar, se observa cómo la mancha grisácea que conforma la ciudad de Madrid se encuentra rodeada de una vía de tráfico rodado de color rojizo, a la que se adhieren otras vías que conectan la capital con el resto de las ciudades españolas. También aparecen los poblados satélites, los cuales se conectan a la gran ciudad a través de dichos viales. En segundo lugar, se puede observar una línea de color negro con rayas y cruces situada al sur de la capital. Dicha línea representa el límite geográfico entre la sierra madrileña y la meseta, lo que permite diferenciar los distintos paisajes que posee el territorio madrileño. En último lugar, se pueden observar un conjunto de flechas que van del noreste al suroeste, las cuales muestran cuáles son los vientos dominantes que atraviesan la capital. Como consecuencia de todo ello, se aprecia la existencia de una jerarquía de atractivos naturales.

Este esquema representa la justificación técnica de las decisiones de ordenación espacial tomadas en la redacción del Plan, fundamentalmente en relación a la condición geográfica de la ciudad. Madrid es una ciudad con una naturaleza muy variada alrededor de la urbe. En la zona Norte y Oeste de la ciudad quedan espacios de amplias arboledas y “paisajes velazqueños”; al Este y al Sur se encuentra un paisaje completamente distinto, sin apenas vegetación; paisajes secos y duros propios de la meseta y propicios, en cambio, al desarrollo industrial. Es por ello por lo que la planificación planteada tiene una dirección y sentido geográfico que jerarquiza e imprime carácter a todos los elementos.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Plan Bidagor 1941-1946, documento adicional, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte:13

<sup>15</sup> Plan Bidagor 1941-1946, documento adicional, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte:15

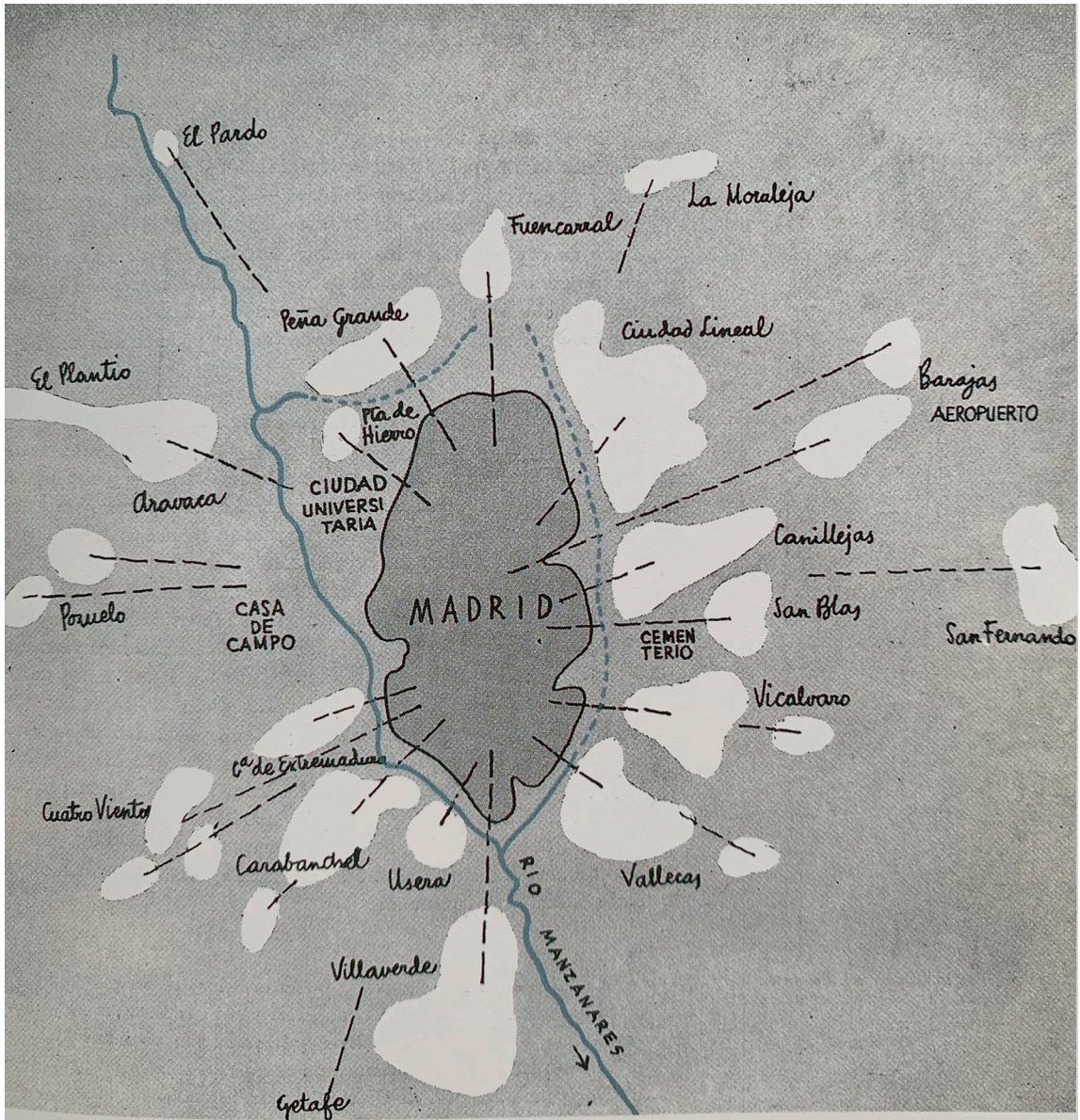


Figura 06. Plan Bidagor, Sistema de crecimiento

En la *figura 03, Ordenación de las comunicaciones ferroviarias*, representa la disposición de las infraestructuras ferroviarias que llegan a la ciudad. Se observa cómo existen dos vías principales de color morado situadas a Norte y Sur. Dichas vías, procedentes de otras ciudades españolas, llegan hasta una mancha blanca identificada como la ciudad de Madrid. A su llegada, las vías ferroviarias también conectan los distintos poblados satélites. Por otra parte, se puede observar cómo se conectan las vías Sur y Norte tanto en el interior de la ciudad, a través de una vía subterránea, como en el Este de la ciudad, generando una tercera vía ferroviaria que permite comunicar todas las zonas industriales de la capital.

Finalmente, en la *figura 04, Ordenación de las comunicaciones viarias*, pueden observarse las vías rodadas nacionales, de color rojizo, que llegan a Madrid desde todas las direcciones y atraviesan por completo la capital. También se pueden observar dos anillos del mismo color alrededor de la ciudad. El anillo exterior es el que acoge la llegada de las vías nacionales y, junto al anillo interior, se encargan de suavizar la entrada de dichas conexiones a la ciudad. Esta segunda circunvalación es la encargada de unir entre sí los distintos poblados satélites que surgen alrededor de Madrid.

Estos esquemas muestran la importancia que tuvieron las comunicaciones tanto viarias como ferroviarias para la redacción del Plan y cómo dichas infraestructuras vuelven a ser un justificante para la planificación industrial de la capital. En la ciudad de Madrid existían dos grandes estaciones situadas al Norte y al Sur, que se decidió conectar a través de una vía subterránea. Para la circulación de mercancías se establece una derivación, situada al este, que une las líneas situadas al Sur y al Norte. Esta derivación sirve a todos los núcleos industriales, que, como ya se ha mencionado anteriormente, se encuentran en las zonas Sur y Este de la ciudad. Por otra parte, la ordenación de carreteras se encuentra diferenciada en tres tipos: los accesos, travesías y las circunvalaciones. Existen seis grandes vías nacionales que confluyen en Madrid, dichas vías van transformándose en vías de menor tamaño conforme van penetrando la ciudad.<sup>16</sup> La localización de todas las infraestructuras mencionadas, vuelven a validar las decisiones tomadas en la redacción del Plan Bidagor. Que las zonas Sur y Este de la ciudad sean aquellas donde la red de infraestructuras es mayor, permite que las conexiones y el transporte de mercancías sean más eficientes, por lo que dichas zonas vuelven a ser los lugares más propicios para el desarrollo industrial madrileño.

---

<sup>16</sup> Plan Bidagor 1941-1946, documento adicional, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte:17



Figura 07. Plan bidagor, Separación entre la capital y otros usos

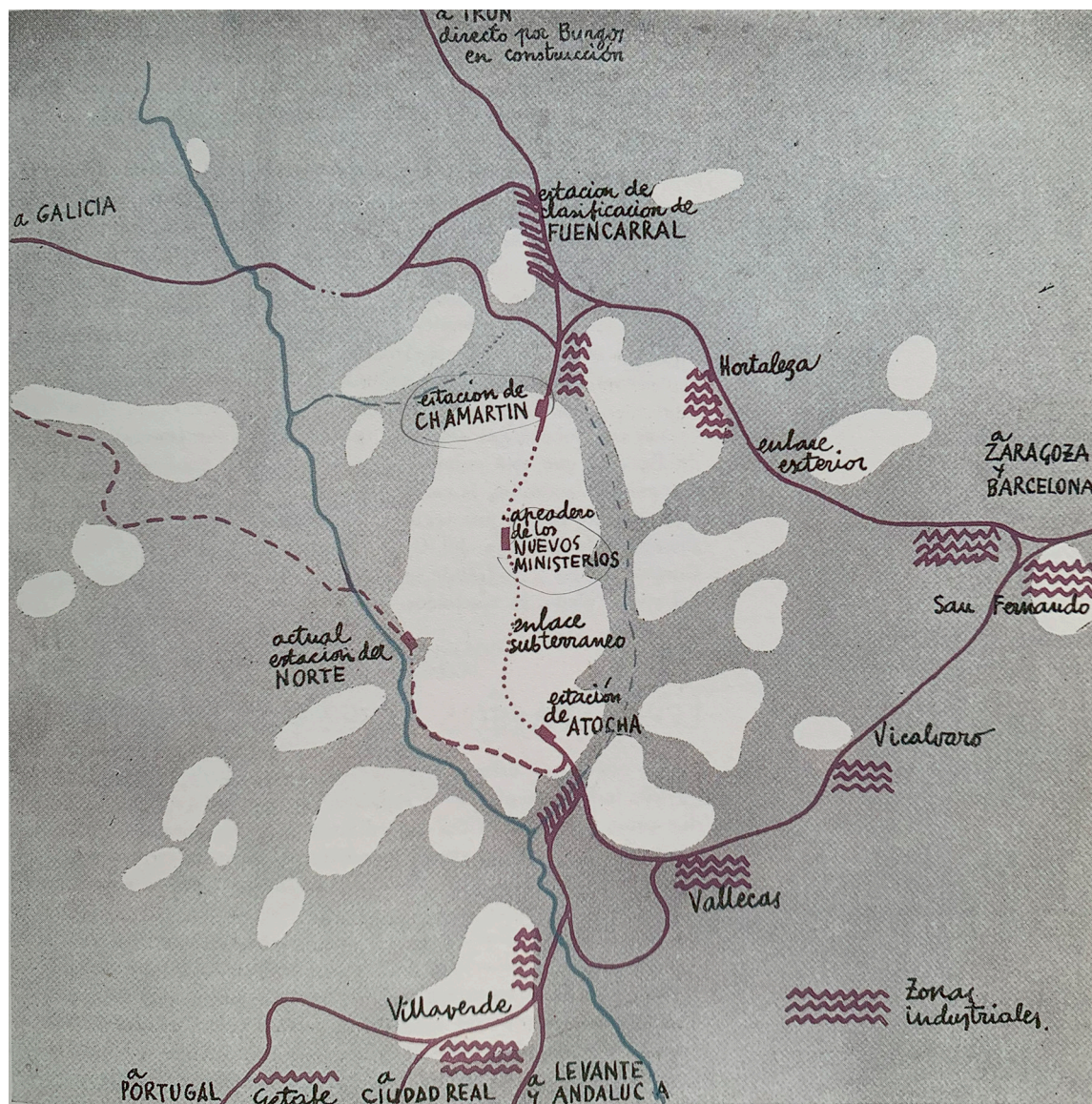


Figura 08. Plan bidagor, Ordenación de las comunicaciones ferroviarias

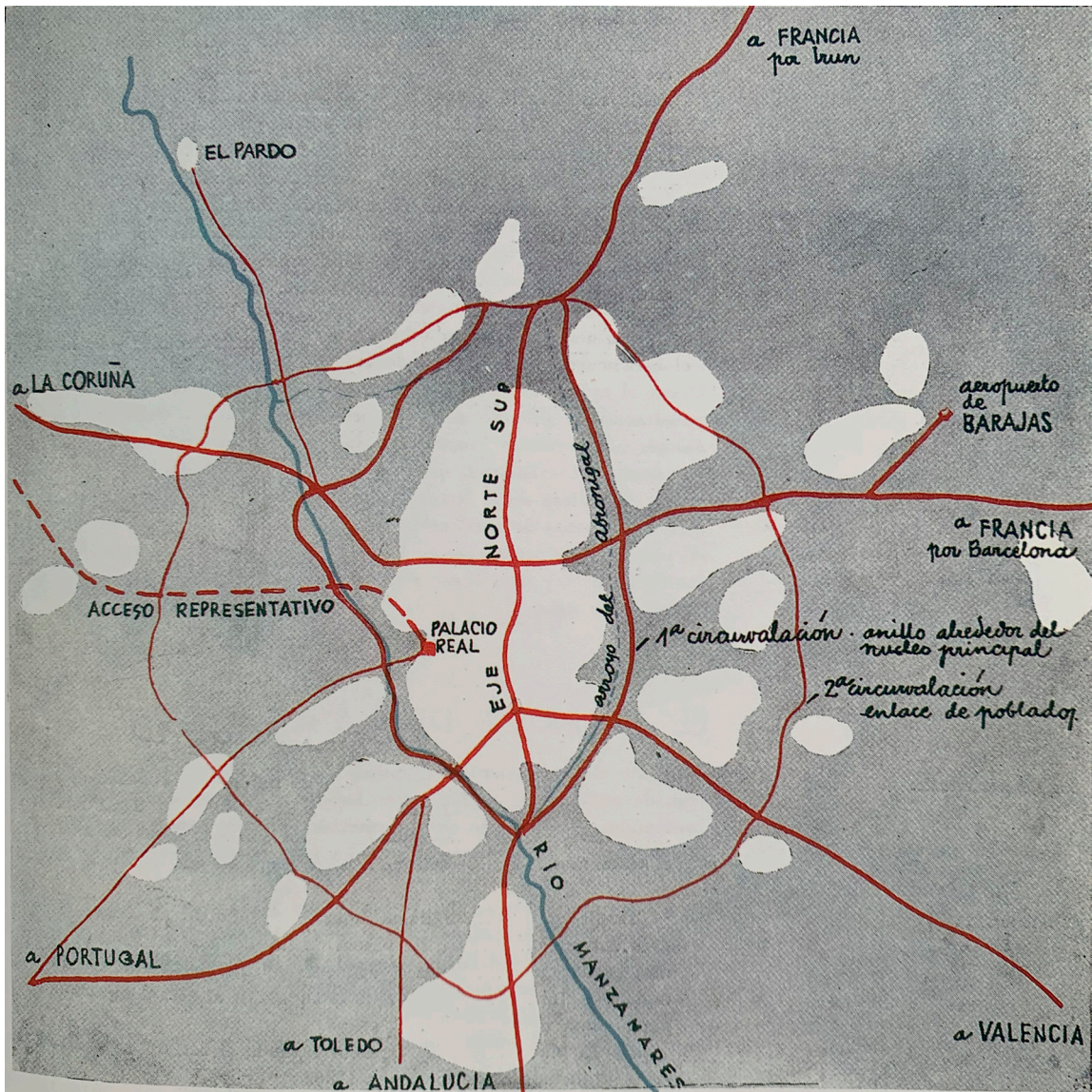


Figura 09. Plan bidagor, Ordenación de las comunicaciones viarias



# **Patrimonio industrial de Villaverde:**

## Redes y paisajes



Para entender la importancia del distrito de Villaverde en el proceso de industrialización de Madrid, es necesario adentrarse en su propio proceso refundacional dentro de la ordenación espacial de la capital tras la Guerra Civil. Fue en la década de los años 40 cuando, a través del Plan Bidagor, se catalogó Villaverde como “poblado satélite”, posicionándolo en el mapa como núcleo industrial principal de la capital. En esta área se llevarían a cabo las inversiones, fundamentalmente estatales, para construir nuevos complejos de producción y sus industrias y servicios asociados. Por lo tanto, Villaverde no es sólo clave para la capital, sino que, en cierto modo, llega a ser uno de los epicentros de la revolución industrial española. Como afirma Nicolás Ferrando, a partir de la década de 1940, “el índice de concentración industrial de esta zona es tres veces superior al del resto de Madrid”<sup>17</sup>.

Villaverde es, desde la década de 1950, un distrito de la ciudad de Madrid situado al sur, tras la anexión del municipio homónimo. Al noreste se encuentra con el Río Manzanares, que fue el germen de asentamientos desde el paleolítico y por el que han pasado numerosas civilizaciones a lo largo de la historia, poblando la zona. En el área de Villaverde se han descubierto obras románicas y prerrománicas que evidencian la existencia de civilizaciones a lo largo de la historia, siempre ligadas al cauce del Manzanares.<sup>18</sup>

Por la presencia de arcillas de gran calidad, antes del Plan Bidagor ya existían en Villaverde pequeñas industrias dedicadas a la fabricación de productos cerámicos, que con el tiempo aumentaron tanto su tamaño como la cantidad de trabajadores. Una de las fábricas más recordadas todavía es Cerámicas La Norah, de la que sobrevive como vestigio una chimenea.<sup>19</sup> En torno a 1940, al ser esta una zona de la meseta no muy alejada de la ciudad y próxima al río Manzanares, se identificó como lugar idóneo para situar aquellas fábricas que la ciudad demandaba pero que suponían un gran impacto encontrarlas dentro de esta.



Figura 10. Lavanderas de Villaverde lavando la ropa en el Manzanares



Figura 11. Chimenea de la Fábrica la Norah, Villaverde

17J. Nicolás Ferrando, Villaverde, periferia industrial de Madrid:118

18 Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo, Villaverde: 39

19 Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo, Villaverde: 51

Otro de los antecedentes en la historia de Villaverde que más contribuyeron a su industrialización fue la apertura de la línea de ferrocarril Madrid-Aranjuez, en torno al año 1850, por Isabel II, también conocido como Tren de la fresa. El ferrocarril “influyó posteriormente en la morfología urbana del distrito”<sup>20</sup> y con su llegada se crearon nuevos talleres y almacenes para la reparación y construcción de este, lo que dio comienzo a una temprana industria la cual fue un pequeño anticipo del proceso de industrialización al que iba a someterse el distrito de Villaverde en las próximas décadas. Las



Figura 12. Vista aérea de la Estación de Villaverde



Figura 13. Estación de Villaverde Bajo

primeras empresas se asentaron en una zona próxima a las dos estaciones de ferrocarril existentes, principalmente industrias electromecánicas, metalúrgicas y de transporte favorecidas por la propia existencia de talleres del ferrocarril y la fluida red de comunicaciones.<sup>21</sup> Hoy en día, el distrito de Villaverde es el principal núcleo productivo de la ciudad de Madrid, donde se aglutina la mayor superficie de suelo industrial del municipio. Este núcleo industrial viene también acompañado de la construcción de numerosas colonias de vivienda obrera, de las que se hablará más adelante. Las colonias, al servicio de las empresas, fueron concebidas con una gran autonomía formal, conformando importantes asentamientos que se convirtieron en parte fundamental del desarrollo social y económico del distrito.

El proceso de industrialización del distrito se puede dividir en dos etapas, de acuerdo con los trabajos de Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo. Una primera etapa que comienza alrededor de los años 40 donde, en periodo de posguerra, Villaverde se somete a una inmensa reconstrucción socioeconómica. La segunda etapa de crecimiento del distrito se sitúa entre los años 50 y 70, donde el mayor promotor de la industrialización de Villaverde fue el Estado, bien directamente, con la implantación de grandes industrias estratégicas, o indirectamente, facilitando el suelo industrial y las infraestructuras necesarias para el desarrollo de la empresa privada.<sup>22</sup>

20 J. Nicolás Ferrando, Villaverde, periferia industrial de Madrid:110

21 Sálvora Feliz y Juan Tur, Madrid industrial: Guía del Patrimonio Productivo, Villaverde: 6

22 Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo, Villaverde: 109

## **Evolución socioeconómica de Villaverde**

Desde la creación de los primeros hornos cerámicos en los años 30 hasta el panorama industrial actual, Villaverde ha estado habitado por una sociedad muy concreta, una clase social que siempre ha ido de la mano de la cultura del trabajo industrial. Por ello, los habitantes de este distrito tienen un sentimiento muy fuerte de pertenencia al barrio, en tanto que existen generaciones enteras que han visto cómo ha crecido y construido su barrio a lo largo de los años. La consecuencia directa de este sentimiento y de este desarrollo generacional ha sido y es la industria.

Las primeras industrias de relevancia comenzaron a instaurarse en el distrito después de la Guerra Civil Española. Dos de las industrias con mayor relevancia, de las que se hablará más adelante, fueron construidas por las empresas Boetticher y Navarro y Marconi. Para poder alojar a los trabajadores de las fábricas que comenzaban a instalarse se construyeron las llamadas colonias o “ciudades autosuficientes”. Las colonias van a jugar un papel trascendental en el desarrollo socioeconómico del distrito ya que es el vínculo que une de manera directa el desarrollo industrial, y por tanto económico, con el desarrollo social, y por tanto, demográfico.

Durante varias décadas surge una sinergia entre la industria y la vivienda donde ambas crecen de forma conjunta y exponencial. Cuantas más industrias se instalaban en el distrito, más demanda de vivienda había en este por lo que el crecimiento de uno significaba, respectivamente, el crecimiento del otro. Esta dualidad ha sido la que ha ido formando el barrio así como a las personas que habitan en él.

En los siguientes mapas se puede observar de forma esquemática cómo han ido evolucionando a lo largo de los años tanto la industria como las zonas destinadas para vivienda y equipamientos de Villaverde.

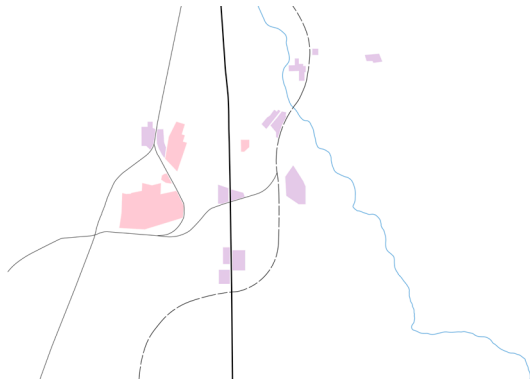


Figura 14. Crecimiento socioeconómico de Villaverde

**Año 1946**

Se puede observar cómo después de la Guerra Civil comienzan a asentarse las primeras industrias en el distrito las cuales se dedicaban, principalmente, al mantenimiento de material ferroviario.

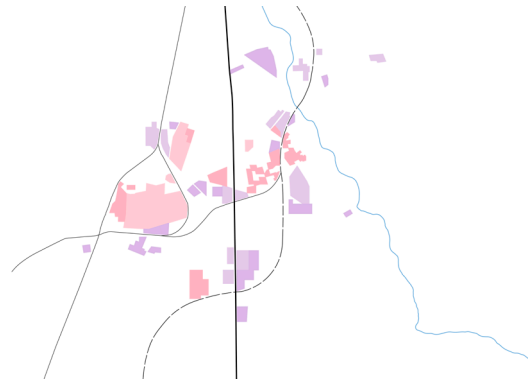


Figura 15. Crecimiento socioeconómico de Villaverde

**Año 1956**

Villaverde empieza a sumergirse en un proceso de industrialización. La superficie industrial comienza a crecer y, como consecuencia, surge un aumento demográfico.

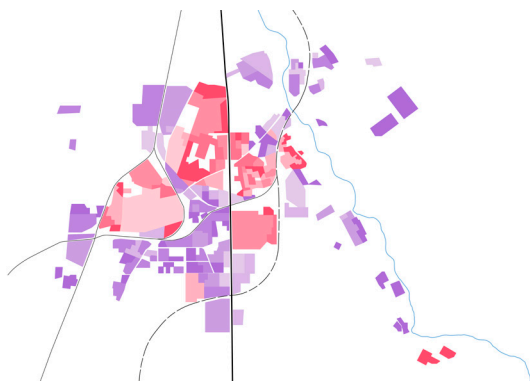


Figura 18. Crecimiento socioeconómico de Villaverde

**Año 1980**

Se consolida el polígono industrial de Villaverde situado en al sur del casco histórico, así como las zonas residenciales situadas al norte del distrito.

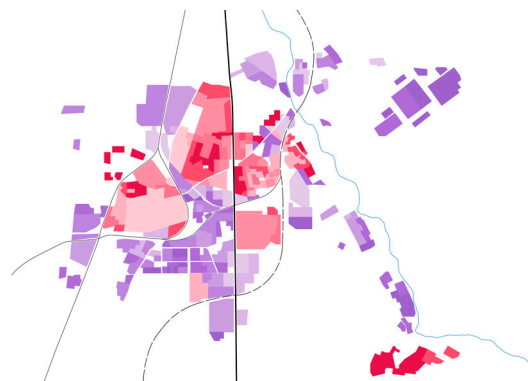


Figura 19. Crecimiento socioeconómico de Villaverde

**Año 1991**

Comienzan a reemplazarse las grandes industrias por industrias locales de menor tamaño. Termina de consolidarse la zona residencial situada al norte del casco histórico.

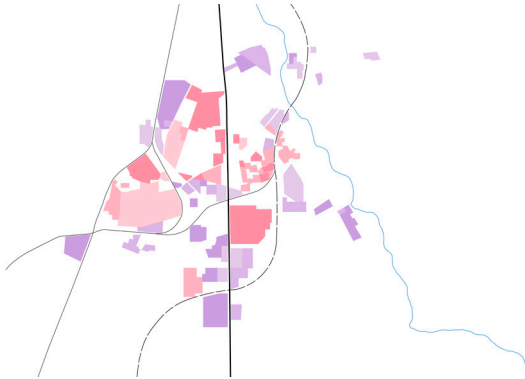


Figura 16. Crecimiento socioeconómico de Villaverde

**Año 1961**

El número de industrias sigue en aumento, la mayoría de las industrias comienzan a situarse en la Carretera de Andalucía. Surgen industrias de mayor tamaño como Barreiros Diesel o Campsa a la vez de distintos poblados satélite.

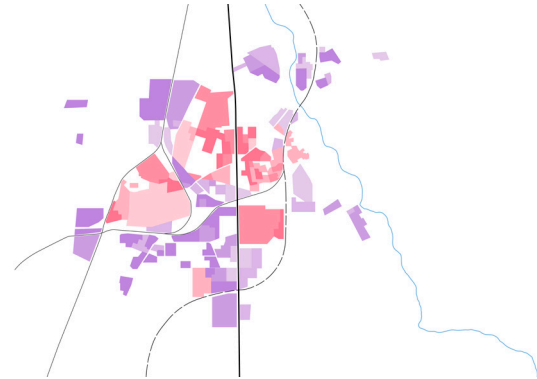


Figura 17. Crecimiento socioeconómico de Villaverde

**Año 1972**

A pesar de que el distrito seguía creciendo, tras la crisis del petróleo y la deslocalización industrial, el distrito se introduce en un proceso de desindustrialización dando lugar a paisajes desoladores.

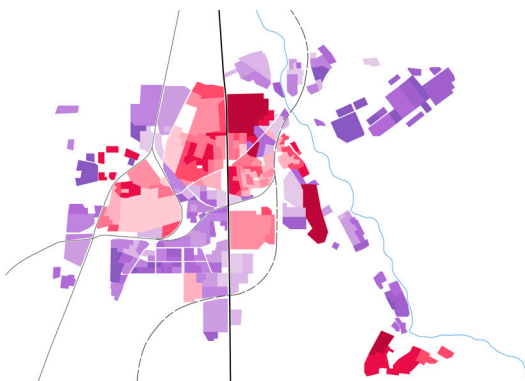


Figura 20. Crecimiento socioeconómico de Villaverde

**Año 2002**

Villaverde presenta un nivel socioeconómico inferior a los demás distritos de la capital a pesar de seguir creciendo en los últimos años. Se propone mejorar la infraestructura del distrito para así, favorecer su crecimiento.

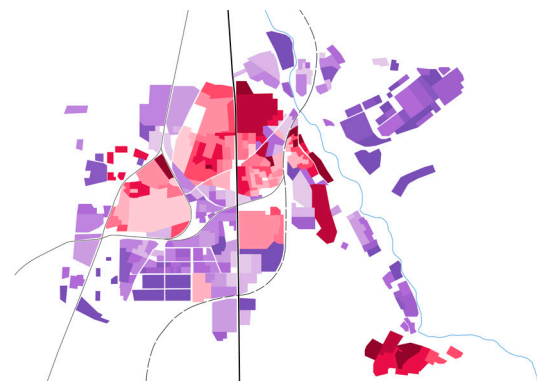


Figura 21. Crecimiento socioeconómico de Villaverde

**Año 2010**

Se comienzan a realizar iniciativas de carácter público-privado para la revitalización del distrito. Las antiguas fábricas empiezan a ser rehabilitadas y a alojar nuevas actividades para dar a conocer dicho patrimonio.

2022

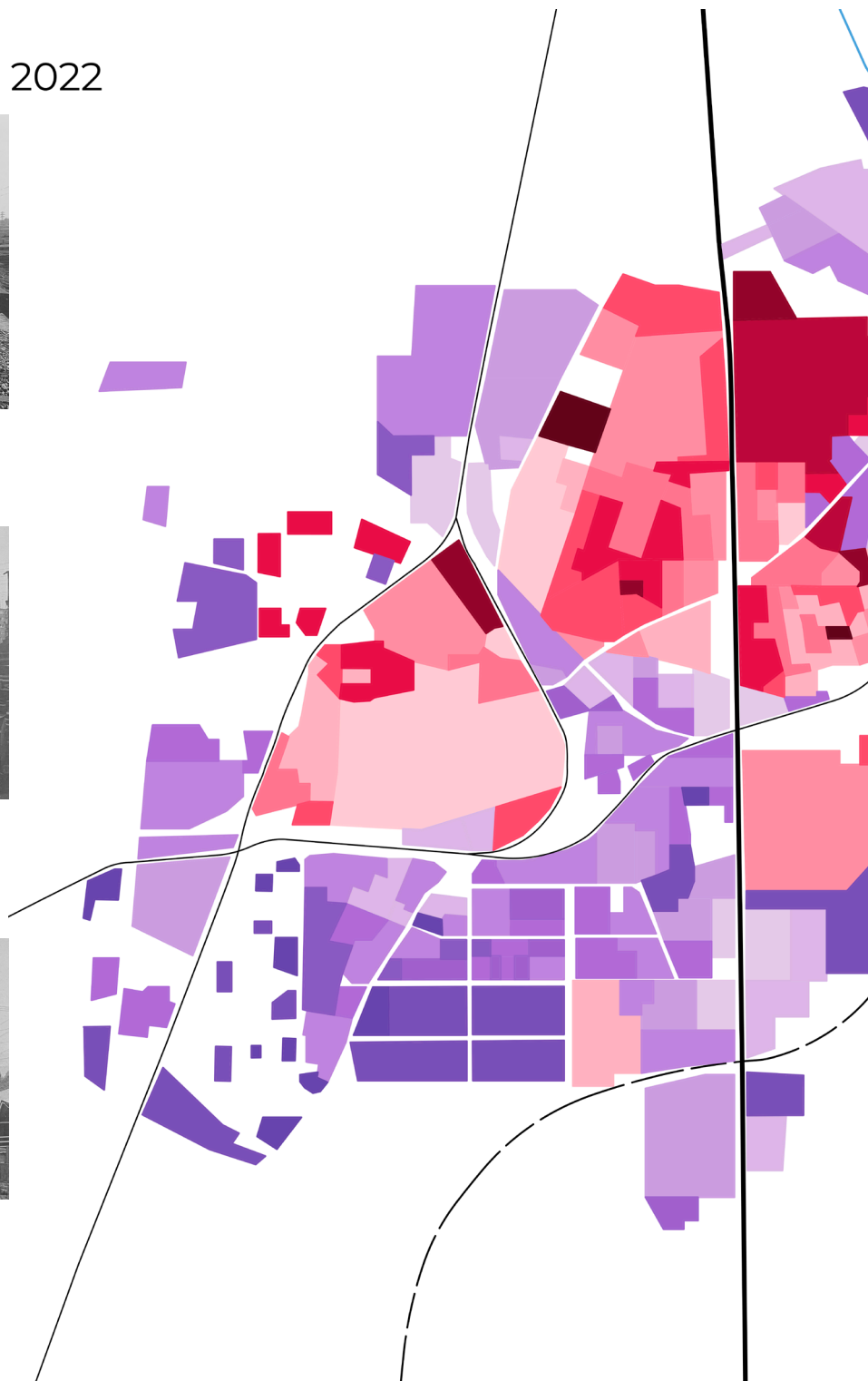


Figura 22. Crecimiento socioeconómico de Villaverde



Como menciona el libro de Villaverde, escrito por Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo, hoy en día Villaverde es un distrito madrileño heterogéneo, diverso y lleno de contrastes. A través de los vestigios industriales que conforman el distrito, se ha podido conocer su historia y el punto de partida para poder plantear y planear una idea sobre su futuro.

## ANÁLISIS

A continuación, se analiza el impacto espacial de seis importantes empresas instaladas en el distrito después de 1940. El objetivo es estudiar el valor histórico de la industria desde un punto de vista material. Este se puede determinar en mapas que expresan cómo los complejos industriales han transformado el espacio a lo largo de tiempo, incluyendo la construcción de colonias de viviendas o instalaciones educativas, culturales o deportivas. El resultado es un paisaje urbano material y socialmente reconocible.

En el siguiente plano se pueden observar las industrias que tuvieron mayor relevancia en el crecimiento del distrito de Villaverde. Dos de las fábricas más importantes de todo este proceso son, las ya mencionadas, Boetticher y Navarro y la empresa Marconi. Situadas al sur de Villaverde, en la Avenida de Andalucía, lugar idóneo para ambas ya que eran compañías las cuales demandaban una gran cantidad de terreno para el desarrollo de su actividad laboral. Por otra parte, se puede observar que hubo dos asentamientos de tipo militar e industrial que también tuvieron una fuerte repercusión. Estos asentamientos fueron, en primer lugar, los talleres del ferrocarril y, en segundo lugar, los Talleres de Automovilismo Militar. Todo este conjunto de industrias ofertó una gran cantidad de puestos de trabajo que hicieron que el distrito se desarrollase rápidamente y que se adentrase en un proceso de industrialización aun mayor en los años siguientes.

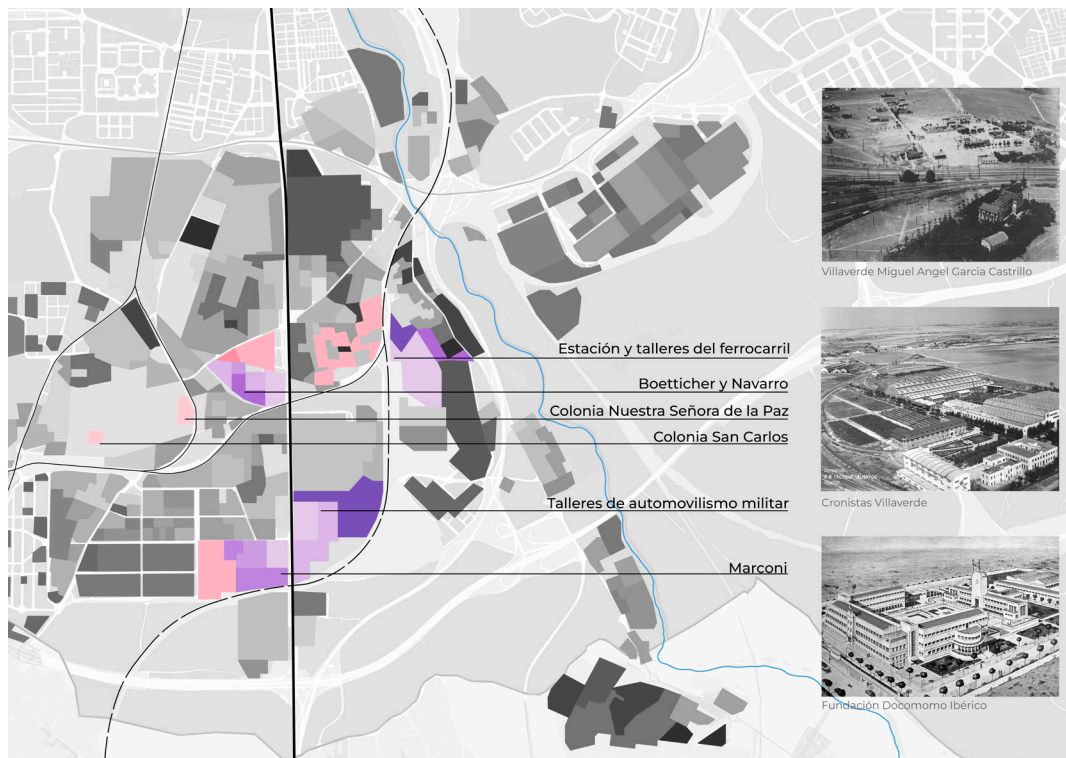


Figura 23. Industrias y colonias relevantes en la posguerra

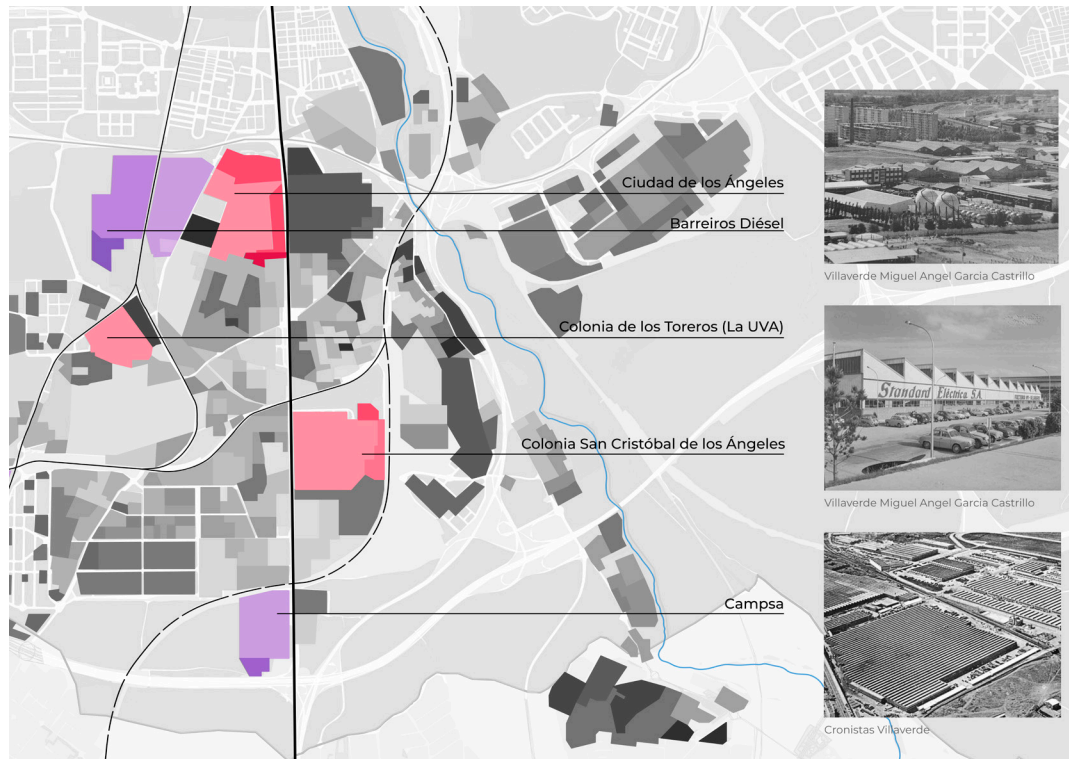


Figura 24. Industrias y colonias relevantes en el desarrollismo

Ya en la década de los 50 y 60, se irán implantando en otros puntos estratégicos grandes complejos fabriles como pueden ser la fábrica Barreiros Diésel, Standard Eléctrica o Campsa. Además de la incorporación de estas grandes fábricas, también se incorporarán pequeñas y medianas empresas, como la empresa Siderúrgica Requena o Euskalduna, que salpicaron el paisaje fabril. Todos estos grandes complejos tenían un modelo de implantación común donde se destaca la búsqueda de superficies de gran tamaño y que tuviesen conexión directa con las líneas de comunicación. Se trata de un modelo de grandes piezas independientes sin ninguna relación ni conexión entre ellas enganchadas a la ciudad a través de las redes infraestructurales de transporte.<sup>23</sup>

En este segundo plano se puede observar la dimensión de aquellas grandes industrias y por tanto el enorme impacto paisajístico que estas tenían sobre el territorio. Ante este continuo crecimiento, cada vez se necesitaban más viviendas para los trabajadores de todas estas fábricas por lo que en esta etapa, se puede observar cómo, a través de sindicatos como la OSH (Obra Sindical del Hogar) o el OPD (Organización de Poblados Dirigidos) surge la construcción de poblados satélite los cuales, a pesar de estar promovidos por instituciones públicas, surgen a raíz del crecimiento industrial del distrito.

<sup>23</sup> Sálvora Feliz y Juan Tur, Madrid industrial: Guía del Patrimonio Productivo, Villaverde: 8

## **LAS EMPRESAS, MÁS ALLÁ DEL COMPLEJO INDUSTRIAL**

Hacia finales de los años 50 va tomando cuerpo la iniciativa privada en la construcción de viviendas, sobre todo basándose en las facilidades otorgadas por las leyes relativas a viviendas de protección oficial. Sin alejarse mucho de las características señaladas para las viviendas de promoción pública, las de promoción privada presentan en general un mayor nivel de calidad. La iniciativa pública es importante y su objetivo fundamental es la absorción del chabolismo. Concebidas básicamente como soluciones provisionales, las colonias y poblados terminan por hacerse definitivos. Se trata, en general, por su misma concepción inicial, de promociones sobre suelo barato o en urbanizaciones marginales, con baja calidad de construcción, carentes casi totalmente de urbanización, deficientes en infraestructuras e instalaciones de todo tipo.

Globalmente son núcleos sin entronque con la estructura urbana existente, sin accesos, sin transportes; es decir, sin planificación. No existen grandes implantaciones de equipamiento con entidad superficial propia. Los únicos equipamientos no se integran con una función puramente de servicio local. Como consecuencia de esta ausencia de equipamientos, las zonas residenciales se encuentran desarticuladas entre sí y con su propio entorno. El conjunto de Villaverde es un “mosaico de tramas diferentes y de actividades dispares” debido a la polaridad existente entre residencia e industria. Esto demuestra que la zona no funciona como un conjunto, sino como una serie de apéndices semiaislados entre sí.<sup>24</sup>

---

24 Documentos para difusión y debate, Villaverde 1980, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: 34



Figura 25. Vías del tren atravesando la zona residencial de Villaverde



Figura 26. Fotografía aérea de los depósitos de CAMPSA

## 01. Boetticher y Navarro Colonia Nuestra Señora de la Paz

Para dar alojamiento a los trabajadores de las fábricas que comenzaban a instalarse se construyeron en Villaverde dos colonias: Boetticher y Navarro y la Colonia San Carlos promovida por la OSH. La empresa Boetticher y Navarro se dedicaba a la producción de maquinaria y decidió instalarse en Villaverde creando una nueva fábrica más moderna y espaciosa que la que había en Madrid. En esos años, Villaverde aún no tenía la suficiente cantidad de viviendas para poder alojar a los nuevos empleados de dicha fábrica por lo que se planificó la construcción de una colonia de viviendas próxima a la industria. El proyecto se desarrolló entre los años 1942 y 1952, se trataba de un complejo de unas 600 viviendas para trabajadores y un conjunto de equipamientos sociales.<sup>25</sup> Uno de los equipamientos más conocidos de dicha colonia es el Campo de Fútbol de Boetticher y Navarro el cual a día de hoy se le sigue dando el mismo uso que antiguamente y ha pasado a ser uno de los emblemas del distrito. En la parcela contigua está la ciudad deportiva Boetticher. La empresa buscaba dar un servicio integral a sus entonces más de 500 trabajadores. En lo lúdico con las ya citadas instalaciones deportivas, en la formación con un centro de formación profesional y la construcción de 242 edificios de dos alturas que albergaban cada uno cuatro viviendas.

En el siguiente esquema se puede observar la dimensión que ocupaba la zona industrial y la colonia que la empresa creó para sus trabajadores. En primer lugar, el complejo industrial disponía de numerosas edificaciones que no sólo cumplían la labor de fabricación, sino que se creó una “pequeña ciudad” que albergaba todo tipo de instalaciones. Se crearon viviendas dentro de la propia industria, escuelas de enseñanza para los hijos de los trabajadores, almacenes, talleres mecánicos, naves de fundición e incluso instalaciones deportivas. En cuanto a la Colonia de Nuestra Señora de la Paz, se encuentra situada a unos 1000 metros del complejo entre las calles Doctor Martín Arévalo y la Calle Magnesia. Está compuesta por cinco bloques de viviendas dispuestas perimetralmente y ocho en el interior de la parcela.



Figura 27. Campo de fútbol del Complejo Boetticher y Navarro



Figura 28. Vista aérea del Complejo Boetticher y Navarro

<sup>25</sup> Miguel Ángel García Castrillo, Villaverde: 90.

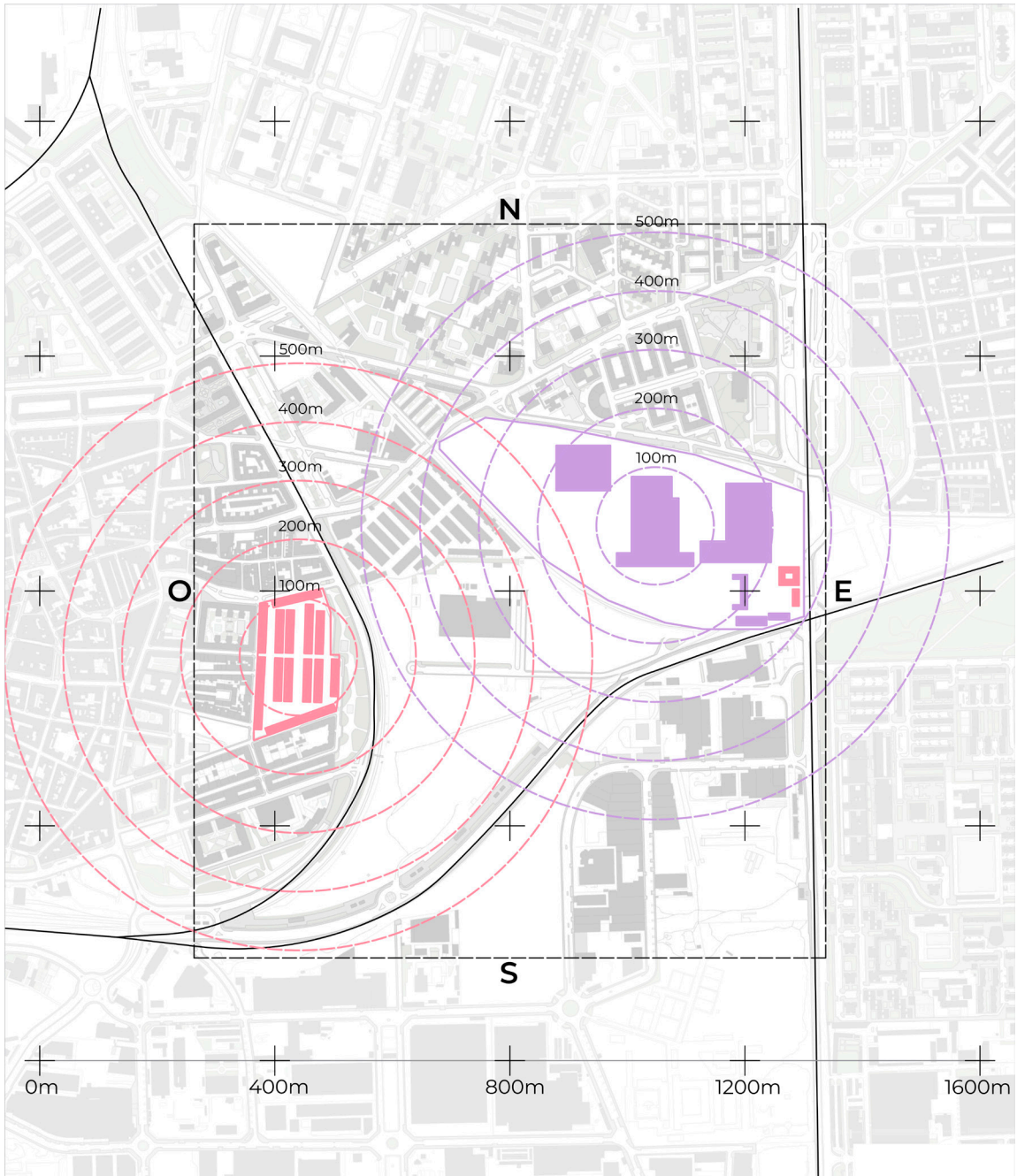


Figura 29. Plano de identificación de colonia e industria de la empresa Boetticher y Navarro

## 02. Colonia Marconi

Al igual que otras grandes empresas del INI, como Boeticher y Navarro, Marconi dispuso de una colonia de vivienda obrera, junto a la factoría misma. Ambas se hallaban ubicadas en Madrid, en el distrito de Villaverde. La fábrica Marconi Española se instaló en Villaverde en el año 1945, era una gran empresa la cual requería grandes superficies de suelo donde no solo se instalarían edificios productivos de trabajo, sino que también se instalaron pequeñas ciudades contiguas a las fábricas donde sus trabajadores vivían junto a su familia. Apoyándose en las mismas infraestructuras que la empresa de Boetticher y Navarro, se instala la fábrica Marconi. A través de Regiones Desbastadas construye 202 viviendas para sus empleados en el año 1949. Esta zona residencial compuesta por el conjunto de la Ciudad de los Ángeles y promociones inmediatas, forman un elemento claramente segregado dentro de la zona, comprendido entre la fábrica Chrysler al oeste, la autopista de Andalucía al este y la zona industrial, donde se encuentra la Colonia Marconi, al sur.

En la siguiente representación, se puede observar cómo el complejo Marconi albergaba una gran extensión y una gran diversidad de instalaciones. La colonia era un espacio autosuficiente ya que albergaba viviendas, edificios de servicio, escuelas, servicios sociales, una capilla, instalaciones deportivas y una gran cantidad de jardines. La colonia se encontraba dentro del propio complejo industrial el cual estaba compuesto por numerosos edificios como almacenes, talleres, garajes y oficinas. Cuando a mediados de los años ochenta cerró la fábrica, la colonia entró en un declive definitivo a lo largo de una década. Luego, sus terrenos se convirtieron en espacio residencial de nueva creación, concluyendo la construcción de pisos en 2001 y perviviendo la denominación de colonia Marconi hasta hoy.<sup>26</sup>



Figura 30. Vista aérea de la Colonia Marconi

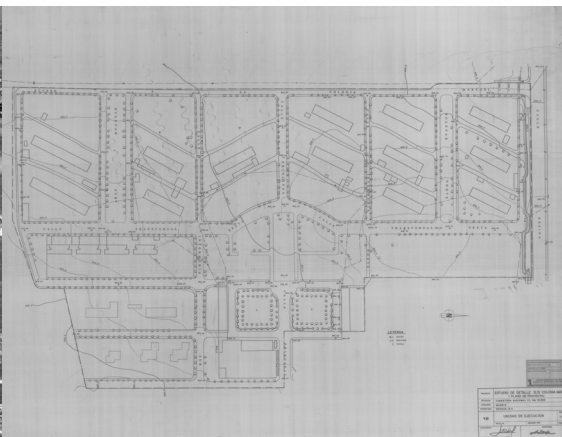


Figura 31. Planimetría de la Colonia Marconi

<sup>26</sup> <https://cartografiamemoriaobrera.com/2023#page-38> , visitado el 2 de enero de 2024

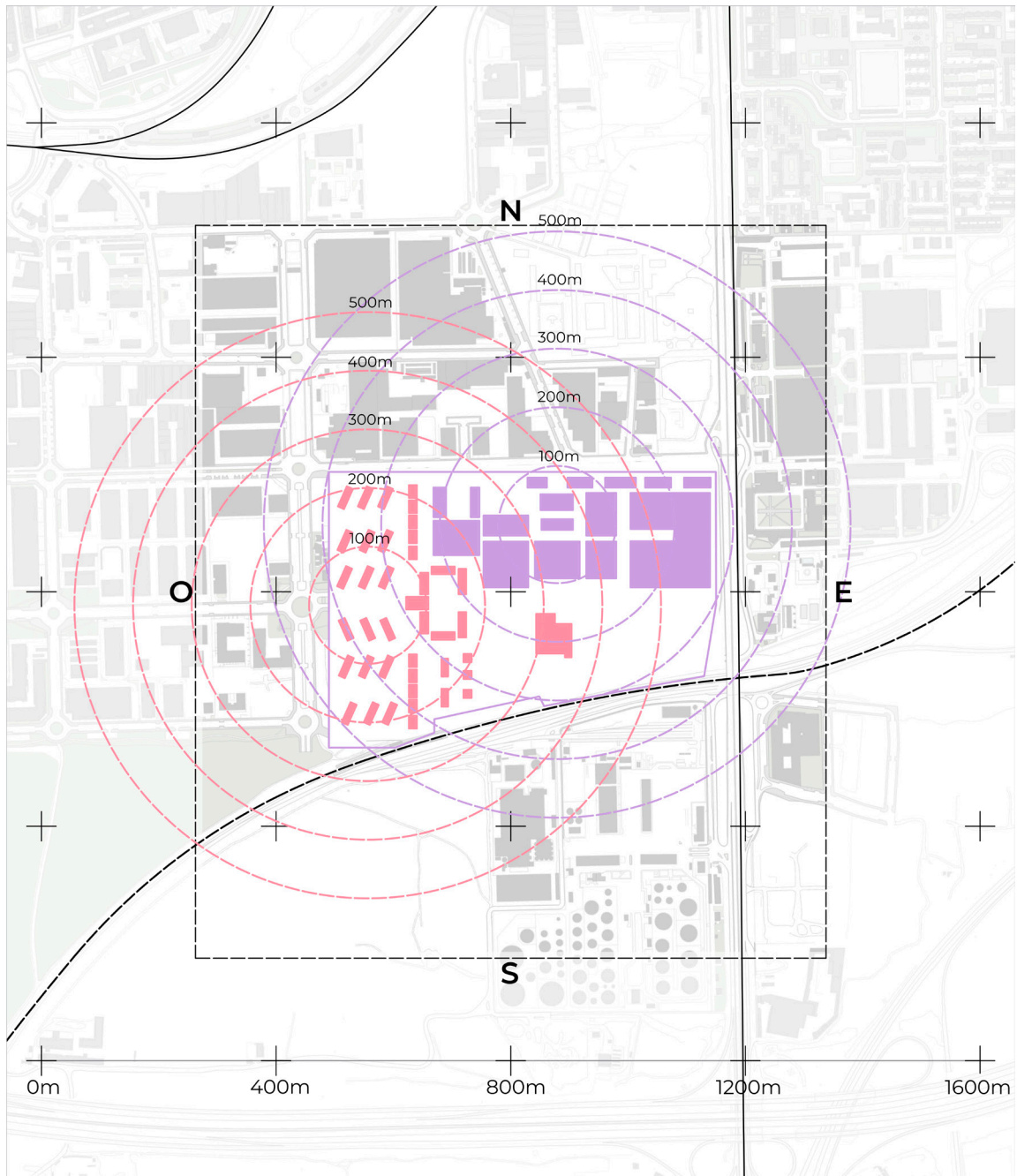


Figura 32. Plano de identificación de colonia e industria de la empresa Marconi

### 03. Colonia Euskalduna

La compañía Euskalduna, con sede en Bilbao, centraba su actividad en la reparación y reconstrucción de buques, más tarde deciden diversificar su producción hasta la fabricación de automóviles, maquinaria y material ferroviario. Esta nueva línea de producción lleva a la compañía a abrir una nueva sede en Villaverde, donde se especializarán en reparación de material ferroviario convirtiéndose en un sólido prestigio de la industria pesada nacional. En la década de los 60 la compañía decide construir 210 viviendas para sus empleados, dando lugar a la colonia Euskalduna situada en el barrio de Los Ángeles. A principios de los años 80, la empresa entró en un proceso de cierre.<sup>27</sup>

En el siguiente esquema se puede observar dónde estaban situados ambos complejos. La zona industrial se encontraba próxima a las vías y estaciones de tren del distrito debido a la actividad que realizaba dicha industria. Sin embargo, la colonia se encuentra situada unos dos kilómetros, en la zona de Los Ángeles. Compuesta por ocho bloques con una disposición en paralelo.



Figura 33. Vista aérea de la fábrica de Euskalduna en Villaverde



Figura 34. Tienda de automóviles de la empresa Euskalduna

<sup>27</sup> Villaverde, paisajes industriales, ayuntamiento de Madrid, [https://issuu.com/habitarvillaverde/docs/folleto\\_ruta\\_industrial\\_web\\_compressed](https://issuu.com/habitarvillaverde/docs/folleto_ruta_industrial_web_compressed), visitado el 28 de diciembre de 2023



Figura 35. Plano de identificación de colonia e industria de la empresa Euskalduna

#### 04. Colonia Butano

La empresa Butano S.A. fue constituida en el año 1957 y se dedicaba a la distribución y venta de gases licuados derivados del petróleo. En 1970 la empresa contaba con 32 factorías situadas por la geografía nacional. La factoría de Villaverde tenía una capacidad de almacenaje media pero su producción diaria era una de las más altas.<sup>28</sup> Se dan casos como el de la empresa Butano, que construye viviendas para sus trabajadores, y como no puede hacerlo cerca de sus instalaciones, considerada zona de protección, lo hace lindando con MESÁE, empresa de fundición la cual produce una contaminación de plomo peligrosa para la salud.<sup>29</sup>

En este esquema se encuentra ubicada la fábrica de Butano y su respectiva colonia. Como se ha mencionado anteriormente, la empresa no podía construir las viviendas para sus trabajadores en las inmediaciones de su fábrica por lo que tuvo que situarlas en el casco antiguo de Villaverde. Dentro de la fábrica de Butano existían algunas instalaciones como jardines o piscinas creadas para el uso y disfrute de sus trabajadores y familiares. Por otra parte, la Colonia Butano estaba compuesta por siete bloques residenciales los cuales ocupaban dos parcelas dentro del ya mencionado casco histórico; anexo a dichas parcelas se construyó un colegio y un parque para los familiares de dicha empresa.



Figura 36. Piscina dentro de la fábrica de Butano para sus trabajadores

Figura 37. Antigua fábrica de Butano

<sup>28</sup> Miguel Ángel García Castrillo, Villaverde: 126

<sup>29</sup> Villaverde Alto, un barrio cercado por humos y ruidos, El País, [https://elpais.com/diario/1977/11/26/madrid/249395056\\_850215.html](https://elpais.com/diario/1977/11/26/madrid/249395056_850215.html), visitado el 2 de enero de 2024

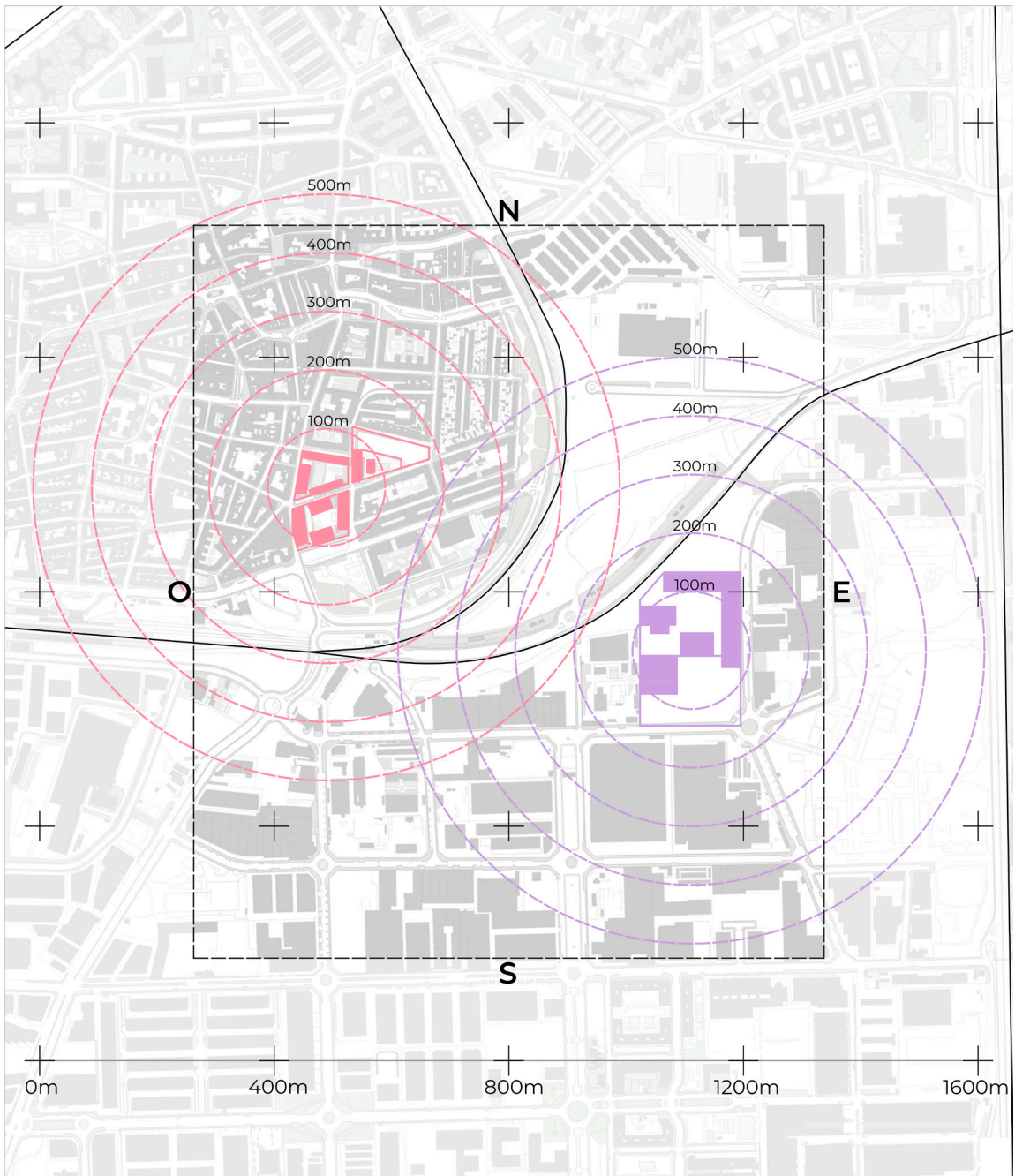


Figura 38. Plano de identificación de colonia e industria de la empresa Butano

## 05. Colonia de la Renfe

En 1967, Renfe inauguró uno de los talleres más grandes dedicados a la reparación de locomotoras. Fue en un momento clave en el ferrocarril, ya que las máquinas diésel estaban reemplazando a las de vapor. Hoy en día, este taller, se ha convertido en un centro estratégico para la empresa. Se dedican a grandes intervenciones, transformación y fabricación de locomotoras, mantenimiento de trenes, reparación de motores y pintado de vehículos, entre otras actividades. La empresa decide construir una colonia de 5 bloques de viviendas, situadas al norte del poblado dirigido de San Cristóbal de los Ángeles, al que le pondrán el nombre de dicha compañía.

En el siguiente esquema se puede observar que tanto el complejo industrial como la colonia se encuentran situados próximos a las vías y estaciones ferroviarias del distrito, al igual que la empresa Euskalduna citada anteriormente. En cuanto al complejo industrial, se observa la gran extensión de este y la variedad de instalaciones que hay dentro de él. Nos encontramos con talleres de reparación de vías y trenes así como laboratorios, jardines y pabellones residenciales. Por otra parte, la colonia se encontraba situada a un kilómetro de la zona industrial, fue una de las primeras colonias que se construyeron en el distrito de Villaverde y estaba compuesta por 16 bloques de vivienda distribuidos perimetralmente en cinco parcelas.



Figura 39. Depósito de agua conocido como La copa de Villaverde junto a los talleres de ferrocarril



Figura 40. Estado actual de la antigua estación de tren de Villaverde

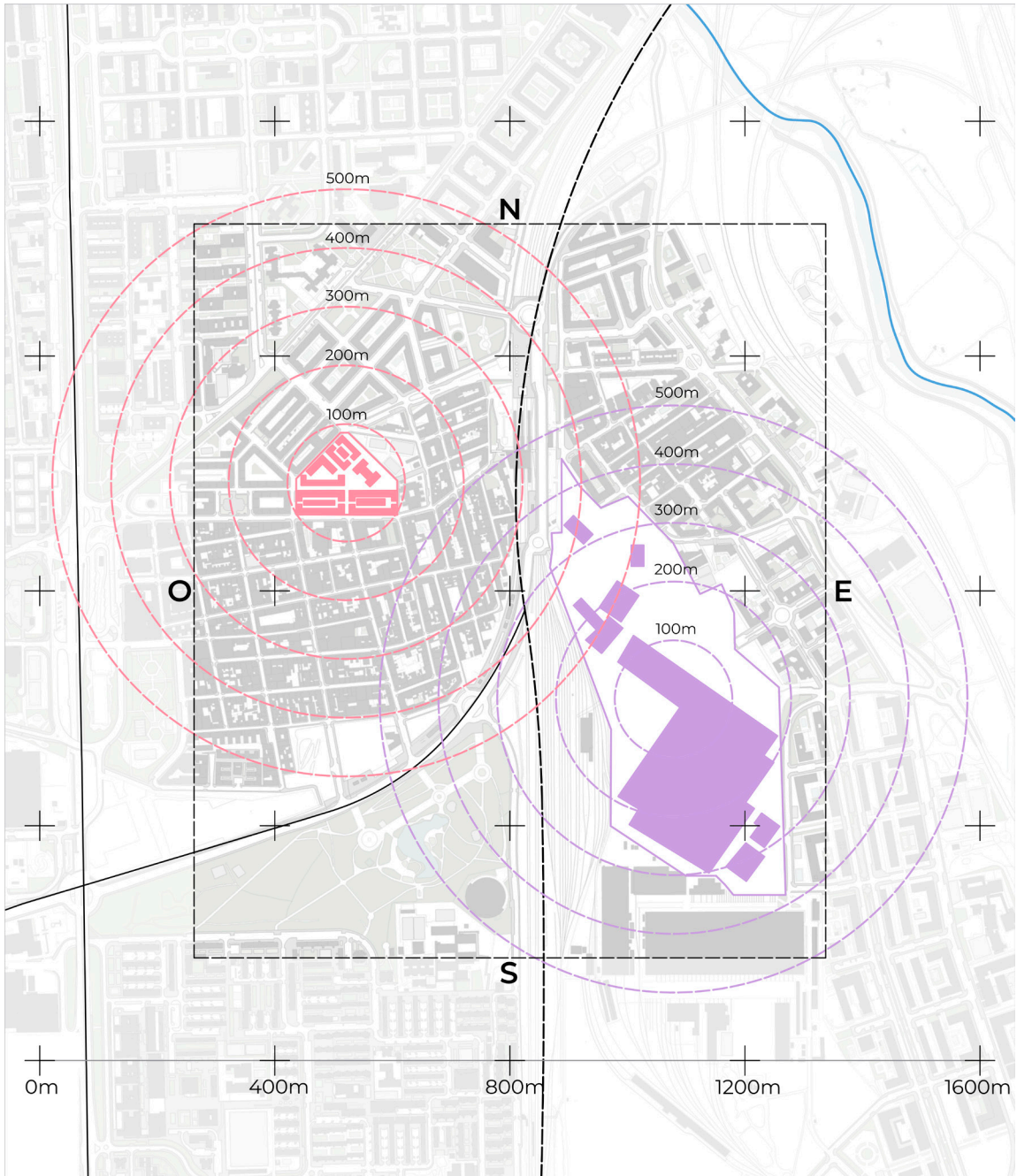


Figura 41. Plano de identificación de colonia e industria de la empresa Renfe

## 06. Escuela de Automovilismo del Ejército de Tierra

Aparte de todas las colonias mencionadas anteriormente existen antiguos enclaves militares. A partir de 1940 el territorio de Villaverde comienza a albergar distintas instalaciones militares, algunas de las cuales llegaron a ocupar extensas superficies. En la Avenida de Andalucía se construyó la Escuela de Automovilismo Militar del Ejército de Tierra en el año 1943, al lado de la gran Base Central de Parques y Talleres de Automóviles. Es una mezcla de academia y acuartelamiento donde se impartían los cursos de conducción de todo tipo de vehículos del Ejército de Tierra y su otra misión era el aprendizaje de los mecánicos para la reparación de los vehículos.

En el siguiente esquema se puede observar la gran extensión que posee la instalación militar. Dicho complejo alberga numerosas instalaciones dentro de él; por una parte dispone de talleres de creación y reparación de automóviles militares y derivados. Esta zona industrial dispone de una gran cantidad de talleres, almacenes y laboratorios que funcionan como un importante centro logístico. Por otra parte, el complejo también dispone de un cuartel militar en el que se encuentran residencias, aulas, jardines y zonas deportivas para el uso de los militares que se encuentran destinados en dichas instalaciones.

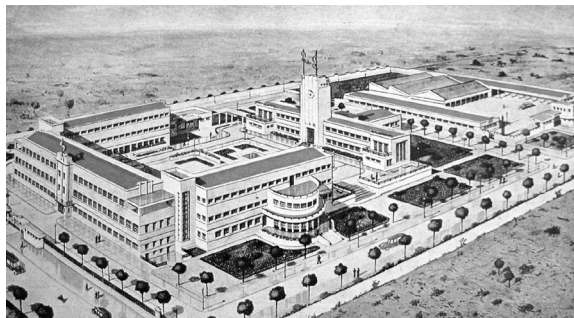


Figura 42. Escuela de Automovilismo del Ejército de Tierra



Figura 43. Imagen interior de la Escuela Oficial de Transformación de Oficiales en Villaverde

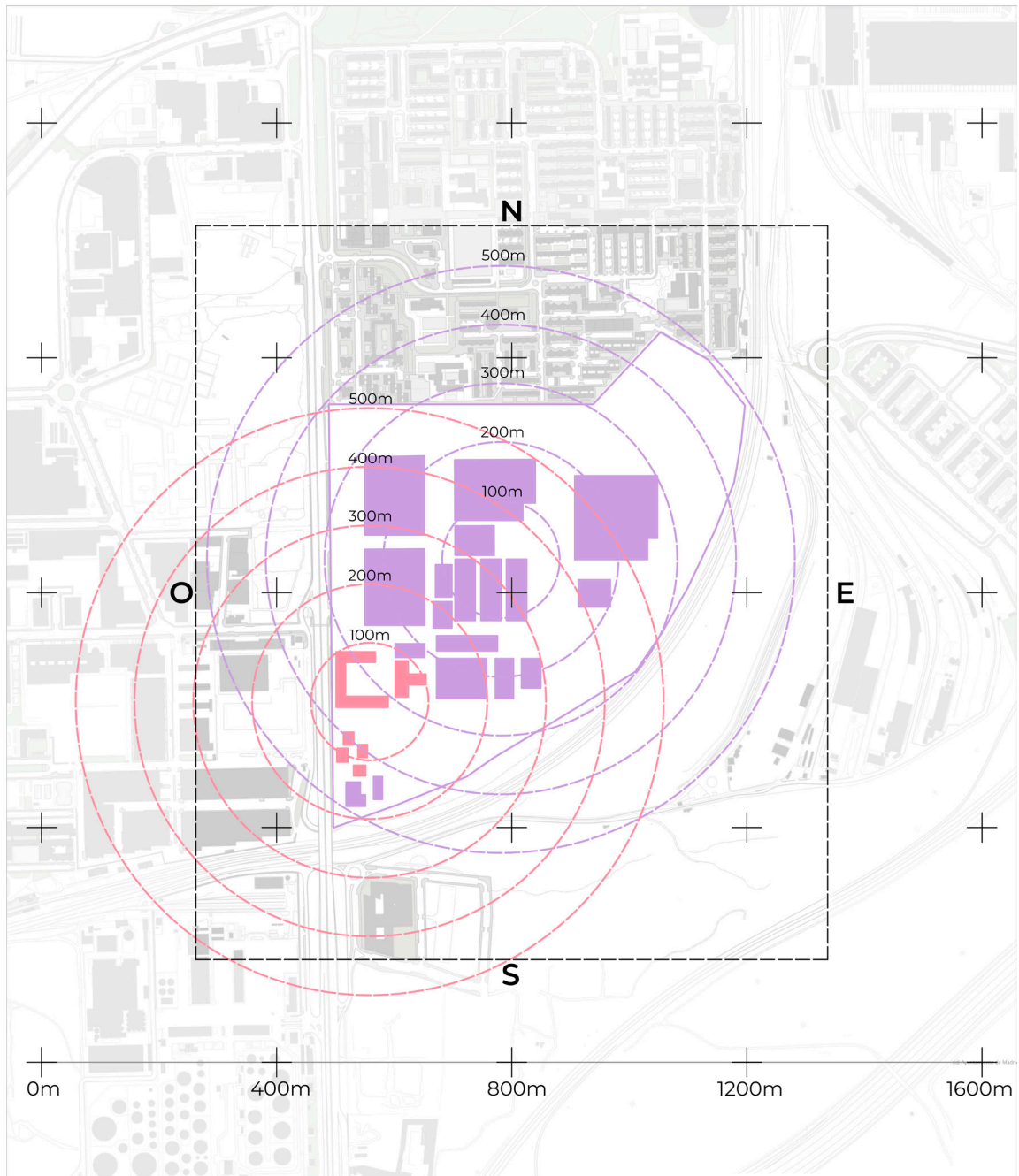


Figura 44. Plano de identificación de colonia e industria de la Escuela de Automovilismo Militar



Figura 45. Plano general de los casos de estudio analizados



Boetticher y Navarro

Marconi

Euskalduna

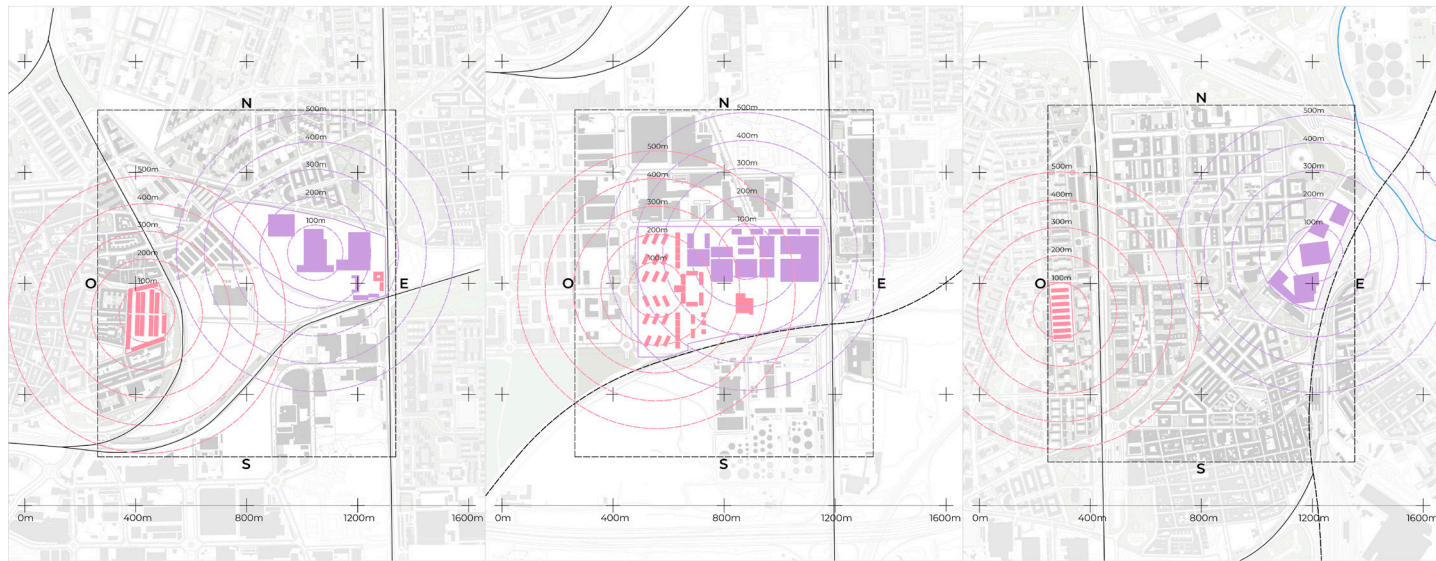
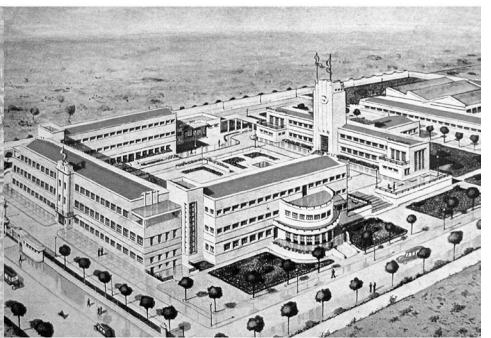
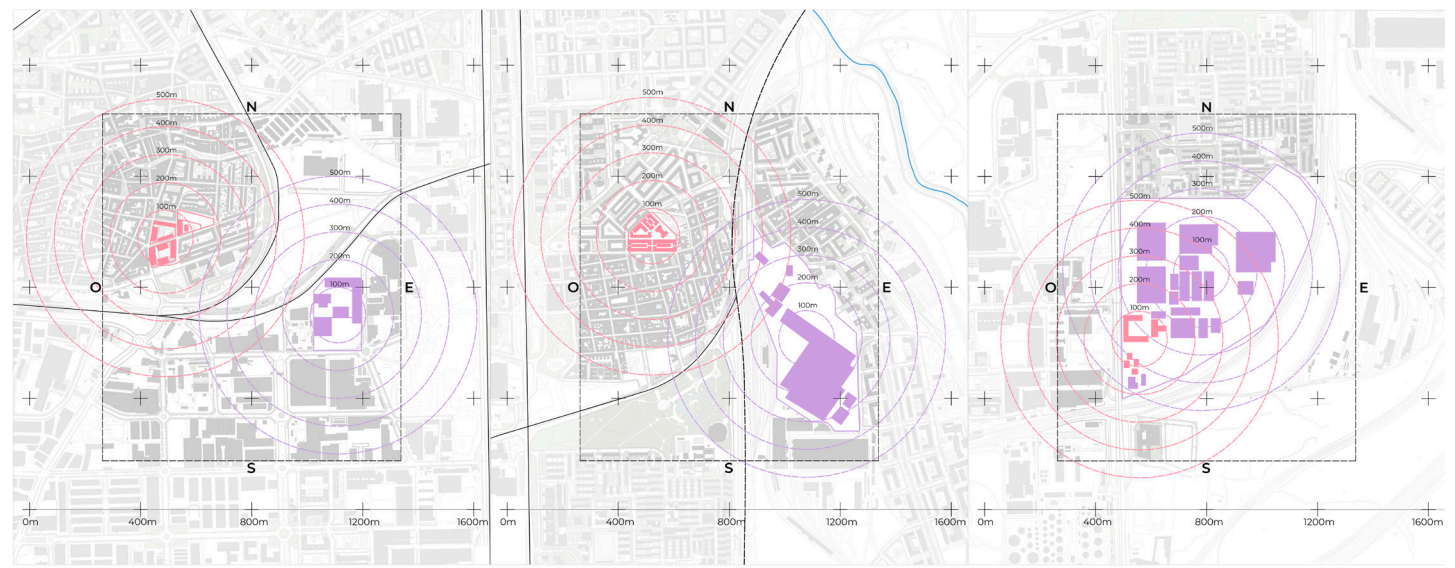


Figura 46. Resumen de casos de estudio

Butano

Renfe

Ejército de Tierra





# **CODA**



El inicio de los años 70 supone el comienzo de la desaceleración industrial del distrito, motivado en parte por el agotamiento de los terrenos con emplazamientos estratégicos, el aumento del precio del suelo y el aumento de la oferta de superficie en otros polígonos industriales. Esto tiene como consecuencia el declive de la industria de Villaverde y, por tanto, el estancamiento de su crecimiento demográfico. Esta circunstancia derivará, en última instancia, en el cierre de muchas de las empresas, en el cambio de propietarios o en el abandono y desmantelamiento de las fábricas.<sup>30</sup>

A partir de 1970 empieza a manifestarse la crisis de energía y consumismo. La iniciativa privada busca nuevos mercados de suelo más barato, la iniciativa pública abandona definitivamente el campo de la intervención y como consecuencia en el periodo el empleo creado, las viviendas públicas y privadas descienden. Existen presiones del movimiento ciudadano, los intentos de grupos de presión económicos para quienes la inversión inmobiliaria es una alternativa a la inestabilidad del mercado de producción y la necesidad de la Administración de estabilizar la situación inicial hacen aflorar el nuevo rol de Villaverde: soporte de servicios metropolitanos y fábrica de plusvalías. Es una etapa donde la Administración invierte en infraestructuras y los elementos necesarios para mejorar las condiciones de reproducción como medio de coordinar a los diferentes sectores económicos y evitar diseconomías que conviertan la estructura económica en irracional y conflictiva.<sup>31</sup>

Como menciona Carlos Javier Pardo Abad:

*La trascendencia del vaciado industrial en las transformaciones urbanas recientes no ha sido suficientemente destacada, a pesar de que la liberación de parcelas de uso industrial ha supuesto en muchos casos importantes oportunidades de nuevos usos del suelo. Los cambios se inician con el cierre o traslado de la actividad fabril, siguiéndole el baldío industrial o espacio improductivo. Suele ser derruido y sustituido por nuevas edificaciones o se rehabilita con nuevas funciones. En la ciudad de Madrid se ha preservado poco patrimonio industrial, se ha borrado la huella de la actividad de un largo periodo que explicaría cómo se ha ido conformando el tejido urbano.*

También añade que la investigación debe estar estructurada en diferentes apartados: desarrollo industrial, vaciado y renovación con introducción de nuevos usos. El vacío tiene un efecto de arrastre, afecta primero a las industrias próximas en activo y posteriormente a otras zonas industriales urbanas. Ofrece un paisaje caótico previo a la renovación denominado "Cementerios industriales"<sup>32</sup>

---

30 Sálvora Feliz y Juan Tur, Madrid industrial: Guía del Patrimonio Productivo, Villaverde: 6

31 Documentos para difusión y debate, Villaverde 1980, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: 16

32 Carlos J. Pardo Abad, Vaciado industrial y nuevo paisaje urbano en Madrid

Es por ello que resulta imprescindible prever de antemano las consecuencias que va a tener el vaciado industrial ya que, como se ha mencionado en el apartado anterior, este vacío influye directamente en el deterioro y decrecimiento de la actividad cercana a dicha industria. No se puede olvidar que en el proceso industrial intervienen personas y por ello, hay que satisfacer sus necesidades, convirtiéndose en un deber moral el hecho de plantear alternativas que revitalicen y potencien el crecimiento de dicho ámbito.

Como se menciona en el libro *Arqueología industrial y memoria del trabajo: el patrimonio industrial del sudeste madrileño, 1905-1950*, escrito por Paloma Candela, Juan José Castillo y Mercedes López García. Las huellas físicas e intelectuales de nuestro pasado remoto o reciente conforman nuestro patrimonio cultural, lo que nos distingue como pueblo y nos diferencia, formando lo que se considera la herencia común que condensa nuestro pasado, y constituye nuestra memoria social, nuestra conciencia histórica. El concepto de patrimonio, y lo que implica: saber qué trazas del pasado hay que salvaguardar, ha variado a lo largo del tiempo, a la par que ha evolucionado y ampliado el concepto de historia. Revelando también un cambio de mentalidad. Las huellas del trabajo quedan grabadas en las personas de una forma que es más que metafórica: el trabajado lleva sobre sí las trazas físicas e intelectuales de los procesos de trabajo directos a los que se ha visto sometido. Es tarea del investigador el saber profundizar en esas capas del cuerpo y la memoria para sacar a la luz lo que está oculto: como cualquier arqueólogo. Como cualquier sociólogo.<sup>33</sup>

El patrimonio industrial no debe concebirse como un elemento físico que hay que preservar. Como se menciona en el anterior párrafo, es un patrimonio que muestra las huellas del trabajo de personas de varias generaciones, formando parte de la historia y de la vida de miles de personas que trabajaron con la intención de generar un ámbito con identidad propia con el que se sintieran identificados. Es un patrimonio que no solo habla de la propia industria en sí, sino que habla sobre el conjunto de redes que esta ha sido capaz de generar. Por ello, la creación de las colonias y otros equipamientos son una parte esencial en el desarrollo de este trabajo ya que se convierten en la herencia que las antiguas fábricas, ya demolidas o rehabilitadas, han querido dejar como símbolo de aquella revolución industrial. La construcción de estos elementos adheridos a la industria consigue generar un vínculo muy fuerte con sus trabajadores ya que toda su vida gira en torno a esta y consiguen generar, de esta forma, un sentimiento de pertenencia a un barrio que ha sido creado para ellos como consecuencia de su esfuerzo.

En el caso de Villaverde, a día de hoy se están llevando a cabo una gran cantidad de iniciativas para dar a conocer y fomentar el patrimonio industrial de Villaverde así como su rehabilitación y remodelación. Existen numerosos ejemplos de actuaciones que se están realizando ya sea por iniciativa pública o privada. Una de las iniciativas que más ha ayudado a la realización de este trabajo es la redacción de libros como el de Miguel Ángel García Castrillo y

---

33 Arqueología industrial y memoria del trabajo: el patrimonio industrial del sudeste madrileño, 1905-1950

José María Sánchez Molledo y el de Sálvora Feliz y Juan Tur los cuales han conseguido plasmar tanto la historia y la evolución del distrito a lo largo de los años como mostrar su estado actual y las necesidades que este requiere. Por otra parte, a través del Ayuntamiento de Madrid, se ha llevado a cabo la rehabilitación de una de las fábricas de la empresa Boetticher y Navarro, conocida como La catedral. Dicha rehabilitación ha supuesto también un cambio de uso ya que en el entorno en el que se encuentra actualmente no es el más propio para el desarrollo de la industria. Actualmente el edificio es un centro de innovación de referencia perteneciente al Ayuntamiento de Madrid, un espacio para incentivar y ayudar a aquellas personas que busque dar respuestas a los retos que propone la ciudad. Por otra parte, también a través del Ayuntamiento de Madrid, se están llevando a cabo visitas guiadas que muestran dicho patrimonio industrial. Estas visitas tratan de enseñar a las personas cómo funciona y cómo funcionaba la industria en el distrito a través de un recorrido en el que se pueden observar numerosas fábricas aún en funcionamiento y la herencia que estas han dejado en Villaverde.

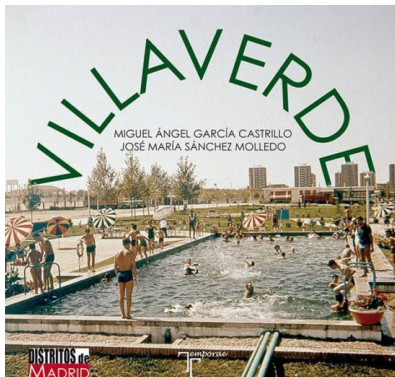


Figura 47. Portada libro Villaverde



Figuras 48 y 49. Portadas libros Madrid industrial: Guía del patrimonio productivo Villaverde

Central de Reservas de la Dirección General de Patrimonio Cultural MADRID

¿Conoces el patrimonio cultural de Madrid?

**Visita guiada "Patrimonio Industrial en el Distrito de Villaverde"** - info

Del 8 de noviembre al 6 de diciembre

Villaverde es el principal núcleo productivo de la ciudad de Madrid y aglutina la mayor superficie de suelo industrial del municipio desde el Plan General de Ordenación Urbana de 1941. Esta visita se plantea como un amplio recorrido por los grandes complejos industriales del distrito, que atesoran algunos de los edificios más singulares de la arquitectura industrial madrileña de posguerra, cuyo ejemplo más paradigmático es el complejo de Boetticher y Navarro, reconvertido hoy en día por el Ayuntamiento de Madrid en La Nave, un centro de innovación, emprendimiento y nuevas tecnologías.

<b>AFORO</b> 25 personas por grupo	<b>PUNTO DE ENCUENTRO</b> Chimenea "La Piqueta" en el Paseo María Droc, 11
<b>ACCESIBILIDAD</b> Sí	<b>METRO</b> Línea: 3 (San Cristóbal)
<b>PRECIO</b> Visita guiada gratuita	<b>AUTOBÚS</b> 59, 79
<b>DURACIÓN</b> 2 horas	

Figura 50. Visita guiada al Patrimonio Industrial de Villaverde



# **Bibliografía y archivo gráfico**

## Bibliografía

- Plan Nacional de Patrimonio Industrial, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Edición 2015
- Ellen Braae, Beauty Redeemed Recycling Post-Industrial Landscapes
- Hiromi Hosoya, Markus Schaefer, The Industrious City: Urban Industry in the Digital Age
- Brief background of the project industrial heritage lab@isced 3 level, acceso el 21 de diciembre de 2023, <https://industrial-heritage-lab.eu/project/>
- Centrinno: Industrial Heritage as an Engine for Innovation and Urban Transformation, acceso el 21 de diciembre de 2023, <https://ddc.dk/projects/centrinno-industrial-heritage-as-an-engine-for-innovation-and-urban-transformation/>
- Plan Bidagor 1941-1946, Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte
- J. Nicolás Ferrando, Villaverde, periferia industrial de Madrid
- Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo, Villaverde
- Sálvora Feliz y Juan Tur, Madrid industrial: Guía del Patrimonio Productivo, Villaverde
- Documentos para difusión y debate, Villaverde 1980, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
- Cartografía de la Memoria Obrera de Madrid (1957-2023), Fundación 1º de Mayo, <https://cartografiamemoriaobrera.com/2023#page-38>
- Villaverde, paisajes industriales, ayuntamiento de Madrid, [https://issuu.com/habitarvillaverde/docs/folleto\\_ruta\\_industrial\\_web\\_compressed](https://issuu.com/habitarvillaverde/docs/folleto_ruta_industrial_web_compressed)
- Andrés Manzano, Villaverde Alto, un barrio cercado por humos y ruidos, El País, [https://elpais.com/diario/1977/11/26/madrid/249395056\\_850215.html](https://elpais.com/diario/1977/11/26/madrid/249395056_850215.html)
- Paloma Candela, Juan José Castillo, Mercedes López García, Arqueología industrial y memoria del trabajo: el patrimonio industrial del sudeste madrileño, 1905-1950

## Archivo gráfico

- Figura 01, tomada de [https://www.libreria.culturaydeporte.gob.es/libro/plan-nacional-de-patrimonio-industrial\\_1767/](https://www.libreria.culturaydeporte.gob.es/libro/plan-nacional-de-patrimonio-industrial_1767/)
- Figura 02, tomada de <https://www.naibooksellers.nl/beauty-redeemed-recycling-post-industrial-landscapes-ellen-braae.html>
- Figura 03, tomada de <https://www.lars-mueller-publishers.com/industrious-city>
- Figura 04, tomada de <https://centrinno.eu/event/poblenou-fabrica/>
- Figura 05, tomada de <https://ddc.dk/projects/centrinno-industrial-heritage-as-an-engine-for-innovation-and-urban-transformation/>
- Figura 06, tomada de Texto adjunto edición impresa del Plan Bidagor
- Figura 07, tomada de Texto adjunto edición impresa del Plan Bidagor
- Figura 08, tomada de Texto adjunto edición impresa del Plan Bidagor
- Figura 09, tomada de Texto adjunto edición impresa del Plan Bidagor
- Figura 10, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 11, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 12, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 13, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 14, elaboración propia
- Figura 15, elaboración propia
- Figura 16, elaboración propia
- Figura 17, elaboración propia
- Figura 18, elaboración propia
- Figura 19, elaboración propia

- Figura 20, elaboración propia
- Figura 21, elaboración propia
- Figura 22, elaboración propia
- Figura 23, elaboración propia
- Figura 24, elaboración propia
- Figura 25, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 26, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 27, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 28, tomada de <https://www.facebook.com/media/set/?set=a.340058149427627&type=3>
- Figura 29, elaboración propia
- Figura 30, tomada de <https://www.facebook.com/Cronistas.VillaVerde/posts/1794946390605455/>
- Figura 31, tomada de [https://servpub.madrid.es/VSURB\\_WBVISOR/documentacion/verdocumento.iam?id=09024e4e802b1ada&nombre=12%20%20UNIDAD%20EJECUCION.pdf](https://servpub.madrid.es/VSURB_WBVISOR/documentacion/verdocumento.iam?id=09024e4e802b1ada&nombre=12%20%20UNIDAD%20EJECUCION.pdf)
- Figura 32, elaboración propia
- Figura 33, tomada de Breve historia de Euskalduna Villaverde Bajo, Jesús María Billa Auzmendi
- Figura 34, tomada de Breve historia de Euskalduna Villaverde Bajo, Jesús María Billa Auzmendi
- Figura 35, elaboración propia
- Figura 36, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 37, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo

- Figura 38, elaboración propia
- Figura 39, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 40, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 41, elaboración propia
- Figura 42, tomada de <https://docomomoiberico.com/edificios/escuela-de-automovilismo-del-ejercito-de-tierra/>
- Figura 43, tomada del libro Villaverde, Miguel Ángel García Castrillo y José María Sánchez Molledo
- Figura 44, elaboración propia
- Figura 45, elaboración propia
- Figura 46, elaboración propia
- Figura 47, tomada de <https://www.casadellibro.com/libro-villaverde/9788415801474/5937041>
- Figura 48, tomada de <https://edicionesasimetricas.com/Madrid-Industrial-Villaverde-1-Salvora-Feliz-y-Juan-Tur>
- Figura 49, tomada de <https://edicionesasimetricas.com/Madrid-Industrial-Villaverde-1-Salvora-Feliz-y-Juan-Tur>
- Figura 50, tomada de <https://paseamadrid.reservaspatrimonio.es/342-img-src-https-reservaspatrimonio-s3-eu-west-1-amazonaws-com-mayores-jpg-alt-mayores-width-80-height-auto-visita-guiada-patrimonio-industrial-en-el-distrito-de-villaverde>





Patrimonio Industrial en la metrópoli de Madrid:  
Villaverde, redes y paisajes



**POLITÉCNICA**



**ETSAM**