

Espasa-Calpe, S.A.

40

madrid

LA VILLA DE VALLECAS

4 de julio de 1979. - 75 pts.

por Manuel Valenzuela Rubio





Obra realizada bajo el patrocinio del
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MADRID
Dirección científica:
INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS
Edita:
ESPASA-CALPE, S. A.

Consejo de Dirección editorial:

PRESIDENTE:

FEDERICO C. SAINZ DE ROBLES
Cronista de Villa.

VOCALES POR EL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

JOSÉ SIMÓN DÍAZ, Presidente
ANTONIO APARISI MOCHOLÍ, Vicepresidente
FRANCISCO ARQUERO SORIA, Secretario
JOSÉ DEL CORRAL RAYA, Vicesecretario

VOCALES POR ESPASA-CALPE, S. A.

FERMÍN VARGAS LÁZARO, Director General
FÉLIX JIMENO LEÓN, Director del Departamento de Ediciones
ÁNGEL PATÓN BUENO, Jefe del Departamento de Diagramación
ÁNGELES SOLANO, Coordinadora General de la obra

Coordinadores:

MANUEL DE TERÁN ÁLVAREZ,
Catedrático de Geografía de la Universidad Complutense,
De las Reales Academias Española y de la Historia.

MIGUEL MOLINA CAMPUZANO,
Director de la Hemeroteca Municipal.

JOSÉ MARÍA DE AZCÁRATE RISTORI,
Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense,
De la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

PEDRO NAVASCUÉS PALACIO
Catedrático de Historia del Arte
de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

ANTONIO BONET CORREA,
Catedrático de Historia del Arte de la Universidad Complutense.

Documentación gráfica, cartografía y maqueta:

ESPASA-CALPE, S. A.

Plan general de la obra

Constará esta publicación de 100 fascículos, de 24 páginas cada uno y aparición semanal que formarán una obra compuesta por:

5 tomos de 23 x 30 cm, con 416 páginas de texto e ilustración y sendas introducciones del coordinador respectivo.

1 volumen de semblanzas y retratos de 100 madrileños ilustres, formado por las portadas finales de las cubiertas de los 100 fascículos.

Con el último fascículo que complete cada uno de los 5 tomos se pondrán a la venta las tapas, especialmente diseñadas para la encuadernación de los volúmenes.

Administración de suscripciones

Espasa-Calpe, S. A.
Apartado 547. Madrid

Espasa-Calpe, S. A. CASA DEL LIBRO
Avenida de José Antonio, 29. Madrid-13

Fotocomposición:

Velázquez.
Eraso, 36
Madrid-28

Fotomecánica:

Ochoa.
Ricardo Ortiz, 74
Madrid-17

Imprime:

Talleres Gráficos de
Espasa-Calpe, S. A.

Distribuye:

Distrimadrid, S. A.
Carretera de Irún, km. 13,350.
Teléfono 652 23 22
Madrid-34

Es propiedad:

© Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1978, 1979

Déposito legal: M. 28.934-1978

ISBN 84 239 5370-X (Obra completa)

ISBN 84 239 5372-6 (Tomo II)

ISBN 84 239 5376-9 (Fascículos)

Impreso en España
Printed in Spain

VILLA DE VALLECAS

Por MANUEL VALENZUELA RUBIO

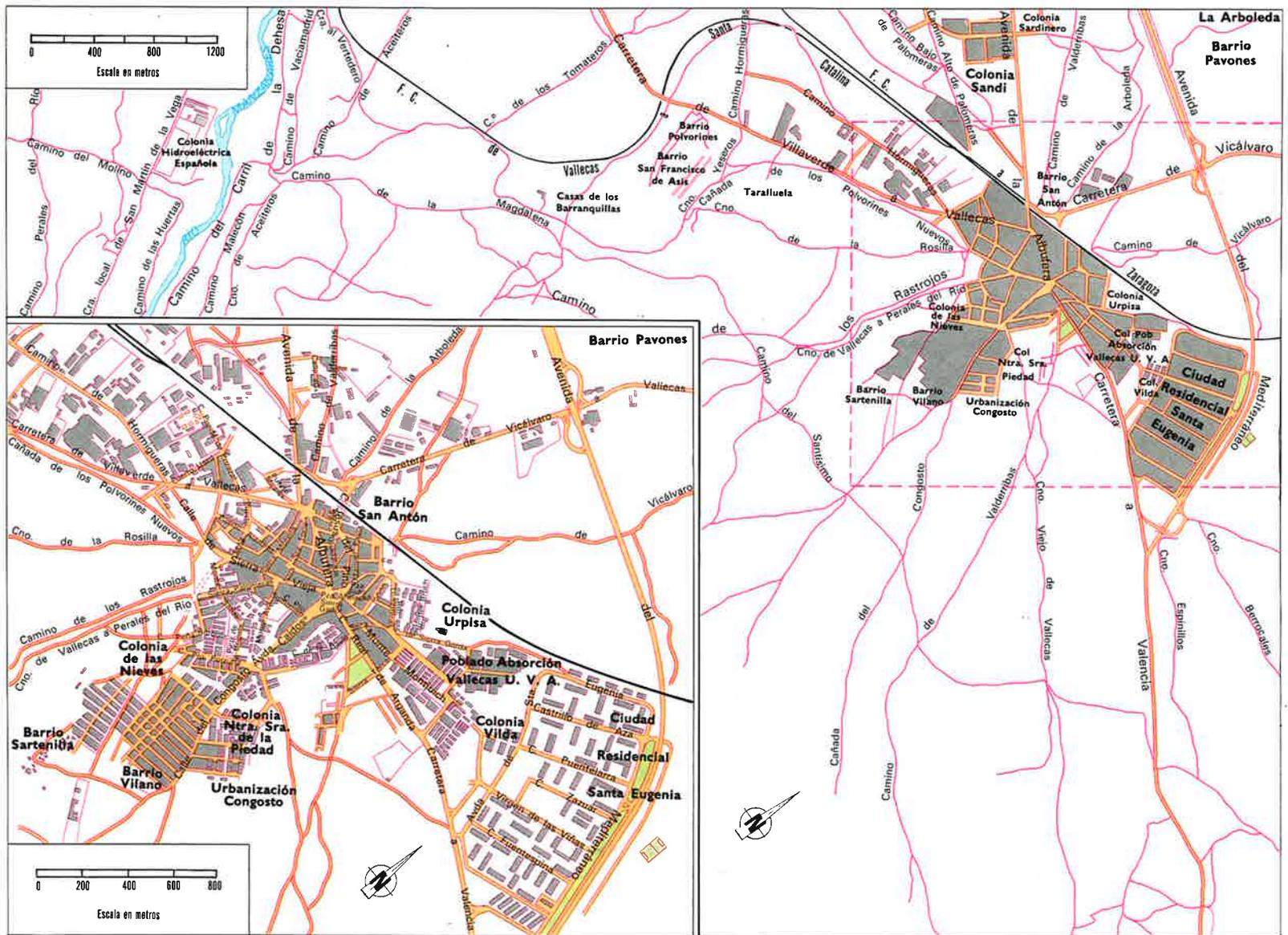
SITUACIÓN, DELIMITACIÓN Y ORÍGENES DE UN PUEBLO CONVERTIDO EN BARRIO

La villa de Vallecas se halla situada al sudeste de la aglomeración madrileña; aunque funcionalmente forma parte de ella, existe todo un conjunto de elementos de identificación que la configuran como uno de los barrios de más fácil delimitación de la periferia de Madrid. Por el oeste, los espacios aún no ocupados por construcciones y la línea férrea de Barcelona la separan de los barrios del Puente de Vallecas (Alto del Arenal, Palomeras); por el norte, la autopista de Valencia es también un factor delimitador claro, como lo son por el este y sur los campos cultivados que se extienden hasta el límite municipal de Madrid, que fue, hasta 1951, el de Vallecas. Con estas dimensiones, aproximadamente, ha venido siendo un barrio de Madrid en las distintas divisiones realizadas desde su anexión, en el que se engloba la parte más extensa del antiguo municipio de Vallecas (4.946 hectáreas, es decir, un 75,2 por 100), si bien la parte edificada (6 por 100) es muy reducida si se compara con los demás barrios de la aglomeración vallecana. Aparte de estos datos cuantitativos, su mayor peculiaridad respecto a ellos estriba en haber sido inicialmente un núcleo rural, que está siendo sometido a un proceso de transformación y crecimiento por obra de la influencia relativamente reciente de Madrid, en tanto que Entrevías, Palomeras, Nueva Numancia, etc., nacieron ya como asentamientos de origen urbano vinculados en sus orígenes a Madrid.

No existen datos históricos fidedignos acerca de la fundación de Vallecas, presumiblemente

medieval, y, de dar crédito a ciertas tradiciones muy persistentes, relacionada con el despoblamiento de un núcleo preexistente llamado Torrepedrosa, situado en el punto donde en la actualidad se halla la ermita de Nuestra Señora de la Torre, en dirección a Mejorada del Campo. Etimológicamente, su nombre, siguiendo a determinadas interpretaciones cuyo fundamento científico desconocemos, se derivaría de valle, lo que quedaría corroborado por su emplazamiento, que efectivamente constituye una depresión, vallonada o vaguada amplia; tal emplazamiento es frecuente en los núcleos rurales del sector norte de la fosa del Tajo; de hecho, por el mismo pueblo pasaban dos arroyos de régimen irregular, que confluían en el centro de la zona edificada; el uno procedente del prado de Pabones (arroyo de Gabia) y el otro del cerro de Almodóvar, recorriendo el pueblo en sentido norte-sur a lo largo de la antigua Arboleda (hoy avenida de los Caídos). Debido a estos factores naturales, Vallecas tenía fama de lugar insano y propenso a enfermedades crónicas.

La economía tradicional del término de Vallecas se sustentaba en la trilogía mediterránea (cereales, vid, olivo). La proximidad de Madrid produjo la expansión de los cereales a costa del viñedo y el olivar; este último había retrocedido hasta casi desaparecer para finales del siglo XVIII, según afirma Antonio Ponz en su *Viaje de España* (tomo III, carta VI). En efecto, de Vallecas procedía la paja y cebada que consumían las Reales Caballerizas y una parte considerable del pan de que se abastecía Madrid, a donde era llevado de las numerosas tahonas que llegó a haber en él. Siguiendo la *Descripción* del cardenal Lorenzana, explotada en lo que se refiere



El plano de la Villa de Vallecas refleja con toda nitidez su pasado rural; tal herencia es particularmente elocuente en su trazado viario, cuya característica más sobresaliente es una clara disposición radial sucesora de la antigua red de caminos, que, a partir de la plaza central, enlazaban el núcleo urbano con su dilatado término municipal y pueblos colindantes.

a la actual provincia de Madrid por F. Jiménez de Gregorio, hubo en Vallecas hasta 70 tahonas, en cada una de las cuales trabajaban de 8 a 10 personas, que para finales del siglo XVIII habían quedado reducidas a unas 10, por lo que «son pocos los empleados y muchos los menesterosos»; la explicación de tal decadencia sería, siguiendo a M. Capella, las limitaciones que para la libre introducción de pan procedente de los lugares cercanos a Madrid obtuvieron de la *Junta de Abastos* los gremios de tahoneros y panaderos; pese a lo cual el propio Ponz asegura que «de allí se acarrea gran parte del pan que en Madrid se come». En cuanto a la producción de vino, la *Descripción* la calcula en unas 10 a 12.000 arrobas. En conclusión, Vallecas es para los madrileños durante siglos un arquetipo de rusticidad en las mismas puertas de la Corte, con cuyos usos y costumbres contrastaría profundamente; es por ello muy significativo el que Tirso de Molina lo eligiera como escenario para su comedia de enredo *La villana de Vallecas* y que parte de la acción se desarrollase en la casa de un labrador, desde donde la dama, fingida, villana llevaba diariamente el pan a Madrid. Tal contraposición

entre un Madrid cortesano y un Vallecas, compuesto por «rústicos ignorantes», según expresión de Caro Baroja, se mantendrá hasta finales del siglo XIX.

LA EXPANSIÓN URBANA MADRILEÑA Y SUS REPERCUSIONES EN VALLECAS

La expansión madrileña de la segunda mitad del siglo XIX intensifica y diversifica las relaciones de Vallecas con Madrid, al que va a proporcionar materiales de construcción y asiento para sectores sociales sin capacidad económica para residir en el recién trazado Ensanche; de este modo irán naciendo diversos arrabales en el mismo límite con el término municipal de Madrid. Según M. de Terán, hacia 1875 ya estaban en formación los barrios del Puente, Doña Carlota y Picazo, y A. Fernández de los Ríos, en su *Guía de Madrid* (1876), se refiere al arrabal de Vallecas, formado a un lado y otro de la carretera de Valencia una vez pasado el arroyo del Abroñigal, donde ya existía «un buen número de casas». La fusión de los tres barrios citados y de otros asentamientos espontá-



neos menores dará lugar al suburbio del Puente de Vallecas, que ya antes de la guerra civil llegaba por el este hasta el Portazgo y por el sur había pasado la vía férrea, formándose el barrio de Entrevías. Estos nuevos asentamientos, si bien dentro de la demarcación municipal de Vallecas, no tienen relación alguna con la vida rural y las actividades que desarrolla su población dependen del mercado laboral madrileño, es decir, pertenecen a los sectores industrial y de servicios; socioprofesionalmente, se trata de un barrio de acusados rasgos proletarios.

Estos barrios obreros superan demográficamente a la villa en la temprana fecha de 1890; al mismo tiempo van surgiendo otros nuevos (La China, Japón, Mesa, Obrero, etc.), a veces distantes entre sí varios kilómetros; ello obliga a dividir el municipio en varios distritos a efectos censales. Así, de los 700 vecinos señalados por la

Descripción, de Lorenzana (unos 3.500 habitantes), y de las 4.421 almas del *Diccionario*, de Madoz (1848), se salta a 10.141 habitantes, en 1900, y a 60.614, en 1940. De esta acelerada expansión demográfica apenas participa la villa de Vallecas, que en 1940 sigue teniendo 4.214 habitantes; es decir, su población se mantiene estacionaria frente a las entidades de población englobadas en el concepto genérico de Nueva Numancia o Puente de Vallecas.

Las nuevas relaciones con Madrid van a ser un factor distorsionador de las actividades rurales tradicionales, tanto porque los nuevos asentamientos ocupan espacio sustraído a la agricultura, cuanto porque en función de ellos surgen nuevas necesidades. Entre éstas merece destacarse la demanda de materiales de construcción, generada por un Madrid en pleno proceso de construcción de su Ensanche. Por orden de

Desbordado en todas direcciones por el desarrollo reciente, apenas es perceptible ya el viejo caserío rural de la Villa de Vallecas. Desparramada tentacularmente la actual población, es una muestra más, al igual que otros núcleos suburbanos de la aglomeración madrileña, de hasta qué punto ha faltado una política urbana responsable en Madrid.

aparición, el primero en utilizarse fue el pedernal, que en forma de nódulos se presenta en el nivel de las margas sarmatienses del Mioceno continental; el pedernal se había empleado ya en los paramentos de mampostería característicos de las construcciones del Madrid de los Austrias, pero su utilización masiva tiene lugar con destino a los empedrados de Madrid a partir del siglo XVIII, realizados a base sobre todo de «cuña» de pedernal, los cuales, a pesar de sus inconvenientes para el tráfico rodado, se mantuvieron en las calles madrileñas hasta su sustitución por los adoquinados de granito y pórfido a partir de finales del siglo XIX, y en especial entre 1915 y 1945.

Mucha mayor trascendencia económica tuvo la explotación de las canteras de yeso, que adquirió caracteres masivos durante la segunda mitad del siglo XIX. Los yesos aparecen en el Mioceno continental en forma de capas intercaladas, a veces de gran potencia, dentro de las margas sarmatienses (facies de Vallecas); estos depósitos adquieren una especial relevancia paisajística en los altos escarpes de la orilla derecha del Jarama, cerca del santuario del Cristo de Ribas, y en la confluencia de este río con el Manzanares (F. Hernández Pacheco, 1945). Primitivamente, la conducción a Madrid del yeso y el pedernal se realizó por el *Canal del Manzanares*, según señala Madoz en su *Diccionario* (tomo XV, pág. 599), siendo éste el único uso práctico que reportó su construcción; por entonces, según la misma fuente, la importancia laboral de la cantería no era despreciable, ya que daba ocupación sólo en Vallecas a unas cien personas. El incremento del consumo hizo pensar en un nuevo medio de transporte más rápido y barato. Tal fue el objetivo del tranvía de vapor de Pacífico a la villa de Vallecas, concedido en 1878 y cuya construcción inició en 1888 la *Compañía del Tranvía de Arganda a Madrid*; de hecho, esta compañía no llegó a realizar la prolongación hasta Arganda, la cual fue objeto de otra concesión que partía de la estación del Niño Jesús. Aunque concebido como tranvía mixto, apenas llegó a funcionar como tal y acabó prevaleciendo su condición de ferrocarril yesero, nombre con el que a menudo fue conocido. No es por ello extraño que acabara pasando a una compañía con fuertes intereses inmobiliarios, la *Compañía Madrileña de Urbanización*, que lo adquirió en 1908 y lo explotó hasta su cierre en los años cuarenta. Precisamente las dos facetas, tranviaria e inmobiliaria de la C. M. U., coinciden en su

más ambicioso empeño urbanístico, la fundación de la Ciudad Lineal. Esta línea se prolongaba desde Vallecas hasta las canteras de yeso de Monte Viejo, las más importantes del término, explotadas por la más fuerte de las sociedades yeseras, *La Vascongada, S. A.*, que también disponía de importantes intereses en otros puntos de la zona (Valdemoro, Aranjuez, etc.).

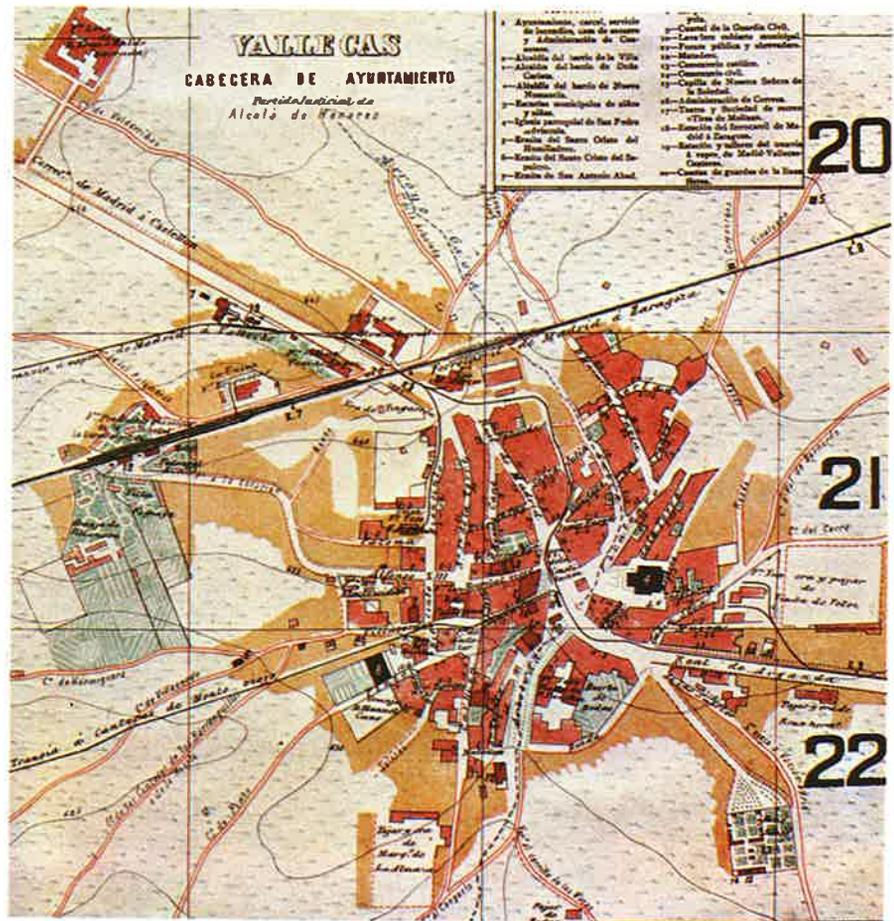
Son muy numerosas las canteras de yeso que recoge la *Estadística Minera* en sus ediciones anuales (Monte Viejo, Las Cumbres, La Invenible, El Gallinero, etc.); de ellas, algunas tenían fábrica de yeso a pie de cantera; pero las más se hallaban cercanas al ferrocarril, la carretera y la mano de obra; de aquí que la mayoría de ellas se situaran en el pueblo y sus alrededores. También proliferaron en el término de Vallecas las fábricas de ladrillos, particularmente cerca de la línea demarcatoria con Madrid, donde estuvieron las mayores, hoy casi todas desaparecidas para dar paso a bloques de viviendas (Puig, Nájera, Valderribas, etc.). En 1930 llegó a haber en el término 50 fábricas de ladrillos y baldosas. Funcionó en Vallecas una fábrica de loza, propiedad de don Bruno Zaldo, que se vio sometida a una dura competencia por parte de la que había creado en Valdemorillo Juan Falcó; finalmente, en 1881, se produjo su cierre por fusión de ambas empresas. Completan esta rama industrial algunas fábricas de materiales de construcción, tales como briquetas, tubos de hormigón, etc.

Siendo todo lo aquí dicho un claro exponente de la entrada de Vallecas dentro de la órbita de influencia urbana, su incorporación total a la aglomeración madrileña se consumará de forma integral a partir de 1945 por obra de la afluencia masiva hacia ella de fuertes efectivos de población de origen rural, sin capacidad económica para tener acceso a las zonas centrales de la aglomeración. Esta avalancha inmigratoria, atraída por la política oficial de industrialización de Madrid, hizo llegar la población residente en el antiguo municipio hasta los 308.801 habitantes de 1970. Tan espasmódico crecimiento demográfico no se ha realizado sin acumular sobre Vallecas unos enormes costos sociales, tanto en lo que se refiere a los aspectos constructivos y urbanísticos sino también en la baja dotación de servicios y equipamientos colectivos. Faltó casi por completo la infraestructura urbanística (pavimentación, saneamiento, agua, etc.) de los nuevos asentamientos; se utilizó ampliamente el sistema de la autoconstrucción, que en la «chabola», ejemplo arquetípico de infravivienda,

alcanzó límites extremos de baja calidad y hacinamiento. Todavía en 1973, según el *Censo de Chabolas del Término Municipal de Madrid*, elaborado por INTECSA, en Vallecas se concentraba el 39,3 por 100 de las 25.965 chabolas habitadas, destacando por su importancia numérica los núcleos de Palomeras (7.482), El Pozo (sin datos), cerro del Tío Pío (655), Entrevías (894), etc. Las deficiencias y carencias en los servicios colectivos van de lo educacional y cultural al transporte, servicios asistenciales, etc.

Este crecimiento se realizó de espaldas y contra la directrices marcadas por el *Plan de Ordenación Urbana de Madrid y sus alrededores* de 1941, y sin que se comenzara a poner remedio eficaz hasta la *Ley de Urgencia Social de Madrid* de 1957. De hecho, el Plan de 1941 considera como «suburbio» al Puente de Vallecas y a la villa de Vallecas como «núcleo-satélite», dejándolos separados del resto de la aglomeración por el «anillo verde», el cual se fue llenando de parcelaciones arbitrarias y núcleos de chabolas ante la inoperancia de la Comisaría para la Ordenación Urbana de Madrid; igualmente fue inoperante para emprender actuaciones que acogieran la riada inmigratoria, si se exceptúa, por lo que respecta a Vallecas, la colonia del Perpetuo Socorro, ocupada mayoritariamente por funcionarios, y el proyecto de poblado-satélite Palomeras, incluido dentro del *Plan de Creación de Núcleos Satélites* (1950), que no se llegó a realizar. Hasta mediados los años cincuenta no se produce una reacción oficial algo más activa en relación con el problema de la vivienda obrera, en la que se insertan los poblados de «absorción», «mínimos» y «agrícolas»; su planteamiento, empero, careció de la amplitud de miras que la solución de tan grave problema requería, ya que con unos centenares de viviendas de «tipo social» difícilmente se podía resolver el angustioso problema del suburbio.

La operación quirúrgica que intentó sanear el suburbio madrileño se llamó *Ley de Urgencia Social*, la cual comporta dos objetivos: limitación de los asentamientos clandestinos, mediante la creación de un Servicio de Vigilancia del Extrarradio y canalización de la capacidad constructora de los inmigrantes hacia los Poblados Dirigidos; todo ello con la pretendida limitación de la inmigración, nunca puesta en práctica de hecho. La traducción a escala de Vallecas de esta operación de urgencia será la construcción por el Instituto Nacional de la Vivienda y la Obra Sin-



dical del Hogar de diversos poblados, con un total de 4.884 viviendas, que unidas a las 3.006 levantadas en ocho poblados por el Patronato Municipal de la Vivienda totalizan 7.890 para el período de 1955-60; estas actuaciones no absorbieron el chabolismo ya existente y mucho menos evitaron que conservara su vitalidad, ya que la inmigración de origen rural mantenía altos niveles.

Paralelamente se fueron promulgando diversas disposiciones encaminadas a hacer participar a la iniciativa privada en la resolución del problema de la vivienda (leyes sobre viviendas de renta limitada de 1954 y subvencionadas de 1957); al calor de esta legislación se construyeron diversas «colonias», próximas a la carretera de Valencia, al este del Portazgo, y se han ido rellenoando espacios aún no ocupados del viejo suburbio. Las promociones oficiales de los años sesenta quedaron reducidas al plan de «remodelado» de Entrevías y a la U.V.A. de Vallecas (1963). Para entonces ya se había aprobado el *Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana de Madrid*, que, aun lamentando la situación de anarquía urbanística y la desaparición en gran parte del «anillo verde», legaliza de hecho las actuaciones ilegales ya existentes. La fórmula implícita en el mismo para la extirpación del chabolismo y la infravivienda en general es el «plan parcial», en cuya virtud se entrega a la iniciativa privada la tarea de renovar los viejos barrios suburbanos, lo que supone un cambio radical respecto a la política de promo-

El plano de Facundo Cañada esboza la fisonomía vallecana de principios del siglo XX, que es la propia de un núcleo aún rural con su aureola de huertas, pajares y eras. Todavía lo cruza sin encauzar el arroyo de la Gavia.



El Vallecas rural de mampostería revocada con sus casonas campesinas de dos plantas retrocede y desaparece ante el bloque en altura de ladrillo, signo de la invasión urbana homogeneizadora.

ción de viviendas sociales emprendida con tan dudoso éxito durante los años 50 y principios de los 60.

La situación urbanística en Vallecas tiene hoy como problema central la resistencia de los habitantes de la zona frente a unos planes parciales, ya aprobados o en redacción que les dejan a merced de los intereses inmobiliarios más fuertes, en absoluto coincidentes con los de los vecinos; la amenaza de «expulsión» de los barrios que ellos crearon se hace tanto más inminente e inevitable por cuanto se ha producido una gran revalorización del sector por su relativa proximidad y buenos accesos respecto al centro urbano, así como por

Aún rodea a Vallecas por varios de sus flancos el cinturón vergonzoso de las chabolas.



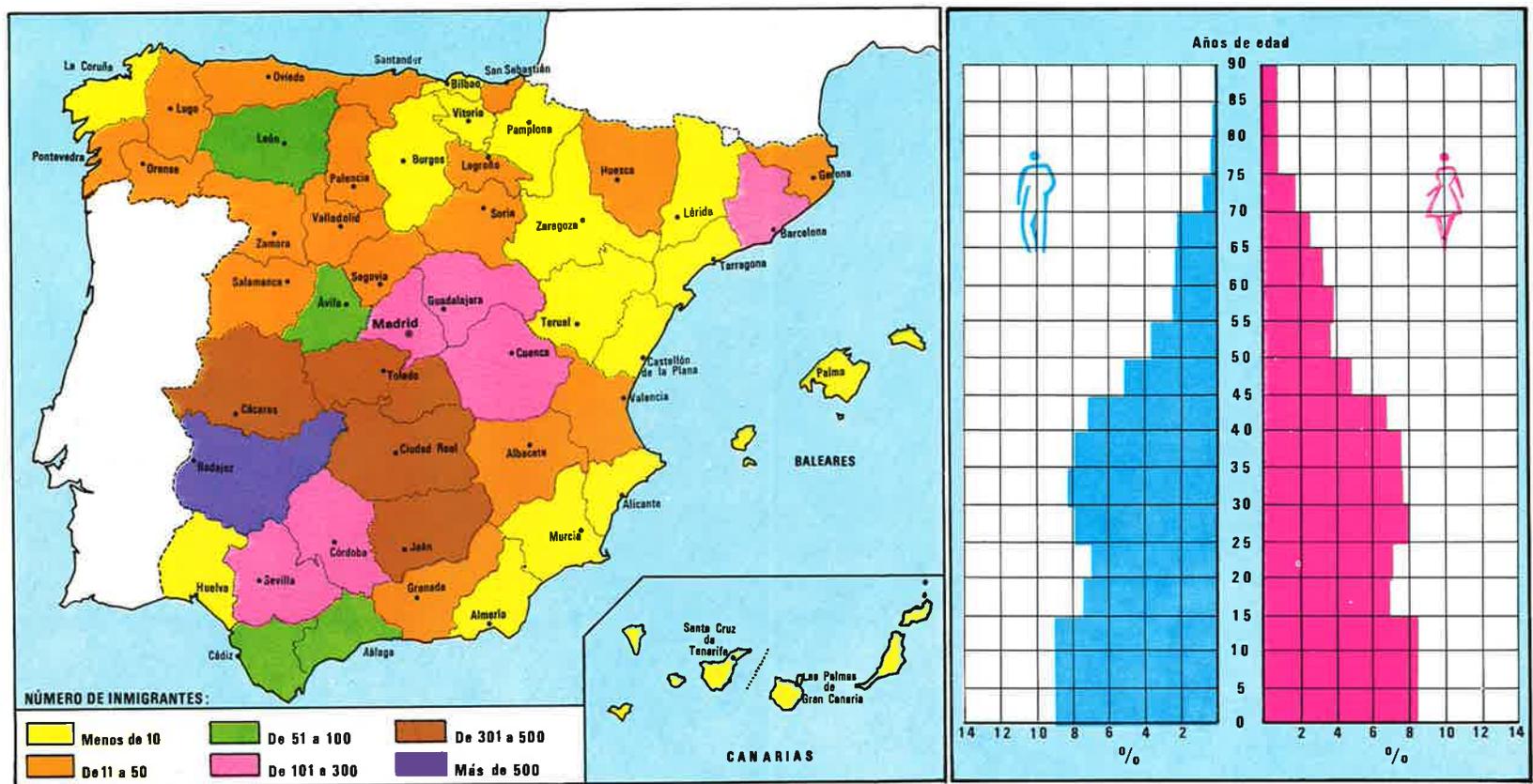
las grandes infraestructuras ya realizadas (avenida de la Paz) y en proyecto (Cuarto Cinturón, Autopista de Peaje, Centro Comercial, etc.).

Situada a mayor distancia de Madrid, la Villa de Vallecas quedó por más tiempo al margen del proceso de crecimiento demográfico que experimentó el Puente; asimismo mantuvo casi intactos los rasgos rurales propios de los núcleos de la fosa del Tajo hasta los años 50. A pesar de tal retraso en su incorporación plena al hecho urbano, y conservando amplias zonas del barrio su carácter agrario, Vallecas en la actualidad está plenamente inserta en la aglomeración madrileña a todos los efectos. Su función dentro de ella es básicamente residencial («pueblo-dormitorio»), sirviendo de asiento a niveles socio-profesionales bajos o medios-bajos de obreros y empleados preferentemente. Esta realidad sustancial va a quedar estructurada bajo diversos puntos de vista en los epígrafes que siguen.

EL RITMO DEMOGRÁFICO ACCELERADO DE UN BARRIO BÁSICAMENTE PROLETARIO

El encabezamiento de este epígrafe no parece válido para los cincuenta primeros años del siglo, ya que Vallecas pasó de 2.634 habitantes en 1900 a 4.214 en 1940 y a 5.774 en 1950, es decir, que en medio siglo tan sólo se multiplicó por dos su población; algo más le cuadra al decenio 1950-60, en que ganó 7.704 habitantes, pero sólo es plenamente válido a partir de 1960; en efecto, en 1970 Vallecas tenía ya 28.988 habitantes, que habían aumentado a 39.414 en 1974, ascendiendo su población en 1975 a 45.296 habitantes, desglosados en 22.715 varones y 22.581 mujeres (Cifras del *Padrón de Habitantes* al 31-12-1975).

Es obvio que este crecimiento ha sido debido mayoritariamente a la inmigración; ya en 1960, el 51,53 por 100 de la población de Vallecas había nacido fuera del municipio de Madrid. La más nutrida aportación inmigratoria procedía entonces de la provincia de Madrid y de Castilla la Nueva, destacando las provincias de Cuenca (1.078 personas) y Toledo (717); de las demás regiones merece mencionarse la participación extremeña y andaluza, esta última centrada en las provincias de Córdoba (445) y Jaén (501); cifras mucho menores presentan las provincias del valle del Duero. Para el intercensal 1960-70, la población inmigrada ha supuesto 4.323 personas, cuyas



procedencias concuerdan con las más arriba señaladas para el año 1960. Sigue predominando la aportación de la España meridional, agraria y subdesarrollada, que totaliza el 76,5 por 100; Castilla la Nueva (31,1), Extremadura (25,5) y Andalucía (19,9). Los máximos por provincias se desplazan a Extremadura con un máximo en Badajoz (726), seguida a distancia por Cáceres (376) y Ciudad Real (345); cifras menores, pero por encima de 200 presentan Córdoba, Cuenca, Jaén, Madrid y Toledo.

Íntimamente ligada con el fenómeno inmigratorio está la juventud de la población valleca; en ella se aprecia un claro predominio de los jóvenes de menos de catorce años, que representan el 35 por 100 de la población total; la participación de los adultos (quince-seenta y cinco años) asciende a un 60 por 100 y la de los ancianos (más de sesenta y cinco años) a sólo un 5 por 100. De la pirámide de población de 1970 se desprende igualmente el carácter juvenil. Por sectores de actividad se da un claro predominio del secundario (61,1 por 100), repartido por partes casi iguales entre la industria (36 por 100) y la construcción (24 por 100); el sector servicios comprende el 38,2 por 100 de la población activa, quedando el agrario reducido a un modestísimo 0,7 por 100. En la composición socio-profesional se advierte la clara persistencia del carácter obrero no cualificado del barrio (53 por 100), si bien se aprecia la creciente presencia de niveles medios integrados por personal administrativo, especialistas y profesiones liberales (25 por 100), lo que viene a demostrar la revalorización general del barrio en función especialmente de la buena accesibilidad desde Madrid.

VALLECAS EN EL PLANEAMIENTO URBANO MADRILEÑO

Para Vallecas, como para el resto del Área Metropolitana, sigue vigente el Plan General de 1963, en el que se establecen unas previsiones de crecimiento por distritos urbanísticos y por barrios para Madrid y por municipios para el «alfoz». Según ellas, el distrito de Vallecas no debería rebasar el año 2000 los 372.500 habitantes y nuestro barrio los 33.500. En el Plan se asignaba a cada barrio los servicios colectivos que se estimaban necesarios al llegarse a esa población-límite; como tal asignación no se ha llevado a la práctica más que muy parcialmente y el crecimiento demográfico ha desbordado las previsiones, de aquí se deriva la progresiva acumulación de un grave déficit de servicios sobre el que más adelante se insistirá.

A efectos de edificación, en el Plan del 63 la Villa quedaba zonificada en dos sectores: el correspondiente al casco antiguo y su ensanche recibía la calificación de «edificación cerrada», que serviría de base para la redacción del «Plan de alineaciones y zonificación del Casco Antiguo de la Villa de Vallecas», aprobado por COPLACO en 1968 con 50 hectáreas; el resto de la zona edificable, situada entre la villa y la autopista de Valencia, entonces en construcción, se calificaba como de «edificación abierta»; en este sector el único plan parcial aprobado es el de «Santa Eugenia» (40 hectáreas), que lo fue en el año 1970. A efectos de ordenación industrial, se mantuvo la zona industrial heredada del Plan del 41, si bien reestructurada mediante el correspondiente plan parcial, aprobado en 1966,

Sin duda ha sido la inmigración la principal responsable de la «explosión» demográfica valleca. Sobresale la aportación de las provincias del centro y sur de España. De la pirámide de edades puede deducirse el carácter juvenil de la población, dada la anchura de su base.



El panorama urbano de Vallecas pone al descubierto unos contrastes, que, además de remitir a una realidad social marcada por la desigualdad, da lugar a unas composiciones formales tan antiestéticas como la que coloca frente a frente modernos bloques de apartamentos y viviendas de autoconstrucción de una planta.

He aquí una panorámica casi pueblerina: Edificación espontánea, por adosamiento, con distintas alturas; es la traducción constructiva de un pasado rural, que va siendo barrido por la construcción estándar de ladrillo visto.

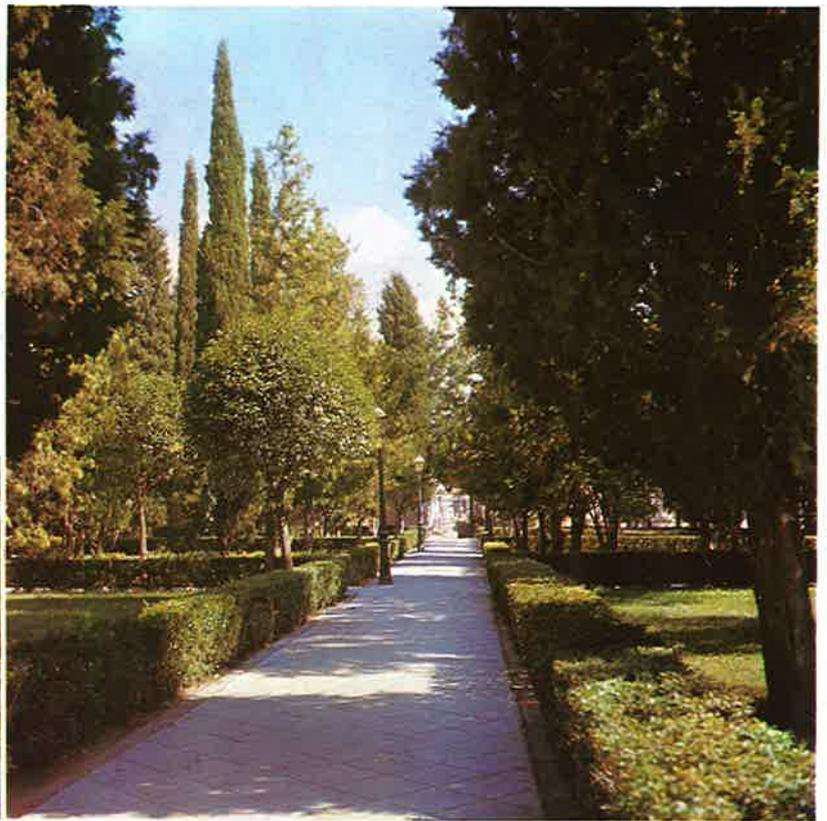
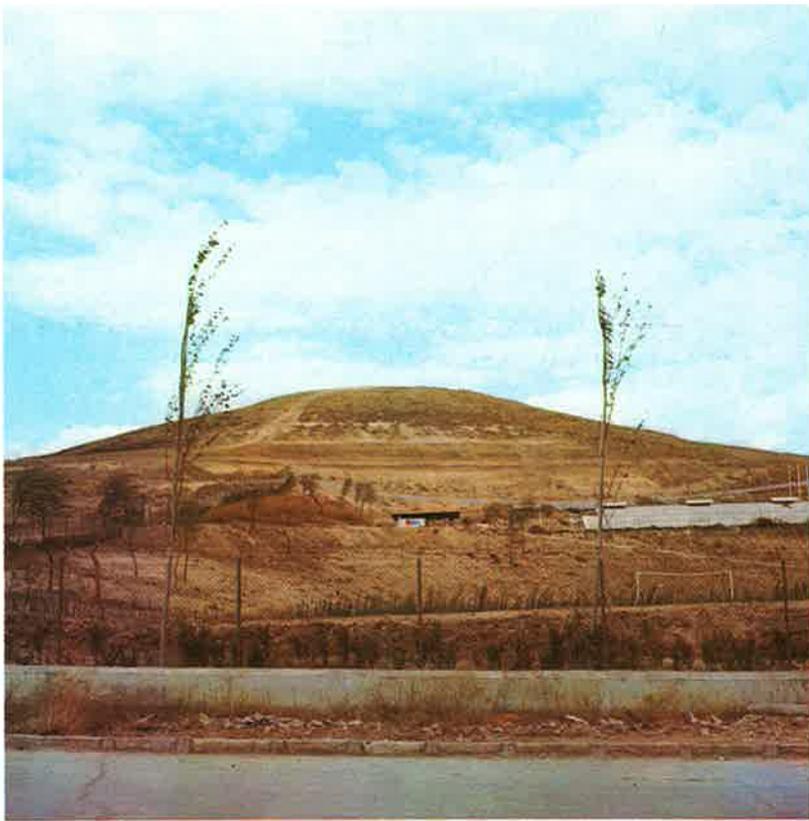
en el sentido de reservarla para la industria media, y considerablemente ampliada (131 hectáreas); también se reservaba para los usos industriales la franja limítrofe con la carretera local de Vallecas a Vicálvaro (39 hectáreas), igualmente dotada de su correspondiente plan parcial (1966).

En el capítulo de espacios verdes se preveía un jardín de barrio de 17.500 metros cuadrados, que no ha llegado a construirse; por lo demás, todo el conjunto residencial-industrial quedaba circundado por el «anillo verde» a excepción del flanco este, por donde se establecería la futura conexión con el Puente. Como en tantos otros puntos del «anillo», nada hay aquí que permita adivinar su presencia: ni parques, ni zonas arboladas; sólo una denominación; es más, su superficie se ha ido reduciendo mediante cambios en la calificación del suelo. En Vallecas se han legalizado diversas ocupaciones arbitrarias con fines residenciales sobre el «anillo» con la aprobación en 1970 de los planes parciales «Camino del Congosto» (20 hectáreas) y «Barrio del Cerro del Milano» (30 hectáreas). Otras reducciones han sido justificadas por la necesidad de instalar diversos equipamientos colectivos; así ha ocurrido con la parcela (15 hectáreas) destinada a construir el Complejo Politécnico Docente, situado junto a la autopista de Valencia; semejante carácter tiene el polígono «Santa Eugenia II» (41,3 hectáreas), aprobado en 1975 para acoger un grupo escolar de E. G. B. y un complejo deportivo municipal.

Como avanzadillas del planeamiento futuro de Madrid y su región, actualmente en redacción por los servicios técnicos de COPLACO, se han

venido realizando diversos planes especiales (Medio Físico, Transportes y Equipamiento Comercial). En el Plan Especial de Protección del Medio Físico se declara al cerro de Almodóvar, que domina por el nordeste la villa de Vallecas, «zona de conservación» y «zona puntual de no destrucción»; tal calificación para este cerro-testigo mioceno, mucho más espectacular que su gemelo del cerro de Los Ángeles, se basa en sus altos valores estratigráficos, mineralógicos y didácticos. Sin embargo, la conservación del «cerro redondo» (según su etimología árabe) va a ser ya una meta imposible, ya que el complejo recreativo-escolar de Santa Eugenia II muerde su flanco sudoeste y unas explotaciones de sepiolita están desmantelando su cara nordeste.

En cuanto al Plan de infraestructura de Transportes, en él se contempla un sistema de autopistas de peaje en torno a Madrid para el horizonte de 1983 conectadas al Cuarto Cinturón. La A-3 arrancaría del kilómetro 10 de la N-III (Madrid-Valencia), al final del actual tramo de autopista libre de acceso a Madrid, y llegaría hasta el puente de Arganda; su objetivo es proporcionar un itinerario de mayor calidad al tráfico que utiliza la actual carretera radial, cuyo trazado, anchura y firme no son ya los adecuados a las características del que por ella discurre; por esta carretera acceden a Madrid los materiales de construcción procedentes de las canteras y gravas del Jarama y de las fábricas de yeso, salen y entran los camiones de la basura con destino a los vertederos y los que sirven al polígono industrial de Arganda del Rey. Sobre esta autopista se apoyaría uno de los centros comerciales exteriores incluidos dentro del *Plan Especial de*



Equipamiento Comercial, aprobado por COPLACO en junio de 1975. Este centro tendrá 25 hectáreas y una superficie comercial de 15.000 metros cuadrados; su emplazamiento aproximado se hallará a la altura del kilómetro 12 de la actual N-III; ahora bien, tal acceso se verá notablemente mejorado por la autopista de peaje A-3 y el Quinto Cinturón y está pensado para que atienda a las zonas residenciales de Vicálvaro, Moratalaz, Puente de Vallecas, Entrevías, etc., es decir, a todo el sureste desde la aglomeración, muy alejado del centro comercial metropolitano.

UN DESARROLLO ESPACIAL MARCADO POR LA ANARQUÍA

Todavía son visibles en la Villa de Vallecas los rasgos propios de su pasado rural; en efecto, pervive el trazado viario radial del viejo casco, cuyos ejes mayores, que se prolongaban fuera de la población por los caminos rurales, se unen en las plazas de la Constitución y de la Iglesia (hoy de la Sierra de Gádor y de Juan Malasaña, respectivamente). En torno a ellas se alinean, a pesar de la piqueta y del abandono, edificios de entrañable sabor pueblerino, que aunque carentes de rasgos monumentales, presentan el atractivo de su armoniosa diversidad. Pasaba por el centro de Vallecas la antigua carretera general de Valencia (a veces llamada también de Castellón), que a su paso por la villa recibía hasta la guerra civil los nombres de Real de Madrid y Real de Arganda a partir de la plaza de la Constitución; era por todo ello la zona animada, asiento del comercio y de la vida de relación, que en gran

parte sigue conservando. En el aspecto constructivo, se usaban preferentemente en Vallecas el ladrillo y la mampostería, esta última revocada; las edificaciones rurales, casi siempre de dos plantas, solían llevar incorporado un corral donde se hallaban las cuadras y otras dependencias para la explotación agraria, el cual disponía de un acceso independiente consistente en un portalón con capacidad para el paso de carros.

El desarrollo espacial de la villa de Vallecas es paralelo al demográfico, intensificándose como éste a partir de la anexión a Madrid; el crecimiento reciente se ha orientado por el norte hacia la autopista y por el sur a lo largo del camino del Congosto; también es de destacar la expansión hacia el sudoeste, articulada sobre la carretera de Villaverde; en cambio, en dirección a Madrid la vía férrea y las zonas industriales bloquean de momento el desarrollo residencial; no obstante, una parte sustancial del crecimiento de Vallecas se ha realizado hacia adentro, mediante el «relleno» de espacios no edificados (huertas, eras, granjas) y mediante la renovación del viejo casco rural sometido a un implacable proceso de transformación, que va poco a poco cambiando su imagen, aunque se mantenga sustancialmente la trama viaria.

La inclusión de Vallecas en la planificación de Madrid a partir de 1941 tendrá sus consecuencias en el desarrollo espacial. Su consideración como «núcleo-satélite» llevará aparejada la incorporación a la Villa de un polígono industrial, que formaría parte de un sistema de núcleos industriales exteriores a la ciudad, apoyados sobre el ferrocarril de cintura y las líneas radiales, en este caso la de Barcelona; sin embargo, el des-

La escasez de arbolado es una tónica del entorno de Vallecas, de rasgos casi esteparios allí donde faltan los cultivos. Éste es el aspecto del cerro de Almodóvar («cerro redondo»), que, aunque no lo parezca, forma parte del «anillo verde» de Madrid; es difícil de explicarlo. Aun así este «cerro testigo» por sus valores naturales ha sido incluido por el Plan Especial de Protección del Medio Físico con la calificación de «zona de conservación».

No es mucho menos estepario el interior de la población, donde un parque viene a ser una auténtica especie rara, como normalmente ocurre en todos los barrios periféricos, salvo excepciones. De hecho los casi 50.000 habitantes de Vallecas sólo disponen de uno, pequeño y, además, situado en el acceso al cementerio.



En el casco de la Villa las calles, pensadas para carros y caballerías, se han convertido en pocos años en verdaderas arterias de tráfico denso y heterogéneo.

Los asentamientos de urbanización marginal surgieron con absoluta carencia de servicios colectivos (pavimentación, agua, saneamiento, etc.); con mucha lentitud van mejorando las condiciones de habitabilidad de estos barrios tras muchos años de incomodidad y privaciones. (En la foto, el barrio del Milano.)

pegue definitivo del polígono industrial no fue un hecho hasta que se resolvió el problema del abastecimiento de aguas, ya muy avanzados los años 50 por obra del nuevo Canal del Este, que siguiendo la divisoria del Manzanares-Jarama concluye en los altos del Portazgo. El plan del 63 mantuvo esta zona industrial, ampliándola a 80 hectáreas y asignándola a la industria media, aunque, como se ha visto todavía lo fue aún más por los planes parciales.

En la Villa no fue tan activo el chabolismo como en el Puente; no obstante, también se han realizado diversos asentamientos espontáneos fuera de todo planeamiento y dotados de forma más o menos acusada de los rasgos propios de la infravivienda (mala construcción, reducido tamaño, hacinamiento, falta de servicios). Según el *Censo de Chabolas* de 1973, aún subsisten en Vallecas

diversas agrupaciones o «manchas»; en conjunto totalizan 994 viviendas, entre las cuales destacan por su tamaño el *barrio del Milano* (425), *La Bendita* y *La Sartenilla* (234) y el *Pozo del Huevo* (264); este último, mayoritariamente ocupado por gitanos y alejado de la villa unos kilómetros en dirección a Villaverde, presenta los caracteres más acusados del chabolismo puro; en conjunto se calcula que en estos grupos de chabolas viven unas 4.000 personas.

También en Vallecas actuó la iniciativa oficial en su faceta de promotora de vivienda social orientada a la absorción del chabolismo; aquí fue pionero el *Patronato Municipal de la Vivienda*, creador a mediados de los 50 de dos barrios de vivienda modesta, adosados al casco en dirección al sur, el de la Virgen de la Torre (371 viviendas) y el de la Virgen del Rosario (187). Ambas «colonias» responden a un tipo de construcción de poca altura (dos-tres plantas) y deficiente calidad, con uso generalizado del revoco en los exteriores e incorporación, sobre todo en la primera de ellas, de ciertos rasgos propios de la arquitectura neopopular (arcos, cornisas, etc.); la existencia en su interior de abundantes espacios abiertos, utilizados como zonas verdes y áreas de juegos infantiles, así como la baja densidad y una cierta gracia en la combinación de volúmenes son aspectos a valorar en estos dos barrios.

Hacia el final de los años 50 y comienzo de los 60, al calor de la legislación sobre viviendas de renta limitada y subvencionadas y de la relativa baratura del suelo, hacen su aparición en Vallecas las inmobiliarias, que promueven diversas «colonias» para obreros, ni tan grandes ni tan numerosas como en sectores más próximos a Ma-

La vivienda social de los años 50 está representada en Vallecas por las dos «colonias» municipales *Virgen del Rosario* y *Virgen de la Torre* (en la foto). Sus deficiencias constructivas quedan paliadas por la baja densidad, que permite introducir espacios interiores arbolados.





drid. Estos barrios unas veces se adosan al casco antiguo (Urpisa, Gran Hábitat), otras se alinean a lo largo del camino del Congosto (Colonia Virgen de la Piedad, colonia El Congosto). Son muy numerosos los motivos de queja sobre la calidad constructiva en este tipo de actuaciones: se destaca el reducido tamaño de las viviendas, pero lo más llamativo e incomprensible son las deficiencias urbanísticas más elementales (pavimentación, alumbrado público, saneamiento adecuado), así como la por completo insuficiente, y a veces inexistente, dotación de equipamiento colectivo. Paralelamente el viejo casco rural se ha visto sometido a una presión especulativa, que, sin alterar su estructura parcelaria rural, ha aumentado considerablemente la densidad por el procedimiento de la elevación de plantas y la eliminación de los espacios abiertos interiores; el resultado ha sido un trazado caótico, que dificulta los desplazamientos en su interior, deficiencias de aireación y soleamiento, y ausencia de las más elementales exigencias urbanísticas.

Uno de los capítulos más lamentables del desarrollo creciente de Vallecas lo constituye la U. V. A. (Unidad Vecinal de Absorción). Su construcción se inserta dentro del *Plan de Absorción del Chabolismo* (1961), concebido como un «plan de emergencia» para atajar este problema, que anteriores medidas no habían sido capaces de extirpar. Junto con otras cinco, todas ellas situadas en antiguos pueblos anexionados, fue construida por la Obra Sindical del Hogar en el plazo récord de tres meses durante el verano de 1963. Las U. V. A. fueron consideradas por la Administración como una solución provisional, es decir, una etapa del proceso de asimilación

del inmigrante a la vida urbana, de la que pasaría posteriormente a una vivienda definitiva de mejor calidad; de ahí que, dada su provisionalidad (un máximo de cinco años), se decidiera recurrir a la prefabricación, que, si fue una solución válida para un período corto, a los catorce años de su construcción se convierte en un problema muy grave. La U. V. A. de Vallecas participa de los rasgos comunes a todas ellas: reducida superficie de las viviendas (50 metros cuadrados), distribuidas en bloques de una o dos plantas; construcción muy frágil, no prevista para tan larga duración, lo que explica las humedades, grietas, etc.; deficiencias urbanísticas (alcantarillado, iluminación, pavimentación); servicios colectivos insuficientes. Se compone de 1.400 viviendas y se halla situada al noroeste de la Villa, entre la línea férrea y la antigua carretera de Valencia en direc-

La antigua Arboleda (hoy avenida de los Caídos), por la que discurría en tiempos el arroyo de la Gavia, ha servido de eje del crecimiento de Vallecas hacia el sur. A lo largo de ella se han ido alineando diferentes promociones inmobiliarias privadas, que continúan su avance en esa dirección por el camino del Congosto. Se trata, sin duda, de la arteria urbana de más categoría de la población por su anchura, su longitud y sobre todo por la condición de "bulevard" que tiene su primer tramo, de gran sabor y grato ambiente debido al uso que del mismo se hace como lugar de encuentro y de paseo. La evolución de la edificación que flanquea esta calle es un claro exponente de las transformaciones sociológicas que se operan en la Villa de Vallecas. Arriba, a la derecha, colonia *Virgen de la Piedad*, edificada en los años 50, y abajo, colonia *El Congosto*, promoción ya de los años 70.





La Unidad Vecinal de Absorción (U. V. A.) de Vallecas es la mayor de todas las edificadas en el año 1963 para albergar a los chabolistas madrileños. Lo que se planteó como solución provisional lleva camino de hacerse definitivo. Más de quince años de uso, paciencia y hacendosidad han humanizado el aspecto de estos barracones geométricos y la ingeniosidad y el esfuerzo de sus habitantes los han mejorado. Ahora bien, esta lucha contra el tiempo será plenamente victoriosa si al final se consigue la remodelación integral del barrio y el acceso de sus habitantes a una vivienda digna.

ción a Arganda, estando aseguradas las relaciones con el resto del barrio por medio de las calles Sierra de Vasares y Sierra Gorda. Recientemente se han levantado numerosas voces de queja ante la anomalía que representa la pervivencia de la U. V. A., que va acumulando deficiencias sin grandes posibilidades de verse resueltas (*Informe de la Asociación de Vecinos*, resumida en *El País*, del 28 de noviembre de 1976). En consecuencia, parece que la Administración podría estar pensando en demolerla y construir sobre sus terrenos viviendas para los afectados (*Ya*, del 19 de diciembre de 1976).

La cooperativa como fórmula inmobiliaria para el acceso a la propiedad de una vivienda no ha tenido en el desarrollo de Vallecas tanta trascen-

dencia como en otras zonas periféricas madrileñas. Ha habido al menos una que adquirió notable resonancia por las irregularidades que en su construcción se cometieron, cuyas responsabilidades ya han quedado dirimidas judicialmente. Nos referimos a la colonia Vilda, que formó parte del triste *affaire* de la Cooperativa Nueva Esperanza, uno de los más sonados escándalos inmobiliarios de los años 60. Situada al noroeste de la Villa, entre la U. V. A. y el barrio de Santa Eugenia, en su aspecto inacabado se reflejan las incidencias ocurridas durante su desarrollo, cuyos máximos perjudicados fueron modestas familias ahorradoras de obreros y empleados.

Para concluir el muestrario de las actuaciones urbanísticas más representativas del desarrollo reciente de Vallecas, nos vamos a referir a la ciudad residencial Santa Eugenia, mediante la cual se incorporan a la villa niveles socioeconómicos pertenecientes a la clase media profesional. Muchas son las novedades que Santa Eugenia supone en el panorama urbanístico vallecano por el tipo de promoción, el emplazamiento, el tamaño de los edificios (bloques en altura), etc. Supone, en primer lugar, la aparición en Vallecas de la promoción a gran escala por obra de una empresa muy fuerte del sector de la construcción, Pistas y Obras, S. A. La actuación nace vinculada a las facilidades de acceso que trajo consigo la apertura de la autopista de Valencia y, al igual que ésta, se halla claramente desvinculada del conjunto urbano de la villa. La idea de «segregación» del nuevo «conjunto residencial» mesocrático respecto al pueblo de Vallecas queda implícita en las campañas publicitarias de promoción, que recalca su condición de núcleo autosuficiente en todo



tipo de servicios, desde los comerciales y escolares hasta los sanitarios y de esparcimiento. En definitiva, la ciudad residencial Santa Eugenia es hija de la autopista y reflejo del desarrollo automovilista de los años 60 y 70. Planificada desde su origen por la iniciativa privada, el volumen demográfico alcanzado (unos 10.000 habitantes a fines de 1976) en sus cinco años de vida por este «gran conjunto» está alterando sustancialmente la composición sociológica de Vallecas. Por su parte el Ayuntamiento ha dotado a Santa Eugenia de una zona escolar y un complejo deportivo, adosados ambos al cerro de Almodóvar, en la margen opuesta de la autopista, cuya construcción requirió la aprobación de un plan parcial específico para este fin. No todo son, sin embargo, ventajas para los habitantes de Santa Eugenia; a los problemas derivados de su construcción en una zona de yesos, hay que unir los de los transportes públicos y el del suministro de agua, entre los más sobresalientes. El asunto del abastecimiento de agua ha saltado a la opinión pública en repetidas ocasiones durante los últimos meses de 1976; el origen de las deficiencias parece estar en la falta de un depósito regulador en el cerro de Almodóvar, cuya responsabilidad ninguna de las partes implicadas quiere aceptar.

DIVERSIDAD Y DISPERSIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN VALLECAS

Aunque Pérez Regodón (*Guía Geológica de Madrid*, 1970) señala 24 canteras de yeso en explotación en el antiguo municipio de Vallecas, esta actividad se halla en franco declive; ello es debido básicamente al agotamiento de los mejores yacimientos y al minifundismo de las explotaciones, que son los responsables del aspecto caótico presentado por amplias zonas del sector sur y sudeste; instalaciones yeseras y frentes de corta abandonados son un rasgo básico del paisaje, pero muy pocos son los que se hallan en pleno rendimiento. Las explotaciones y fábricas de yeso próximas al casco de Vallecas desaparecieron tiempo ha; únicamente se mantienen las yeserías del sector sudeste, dotadas de un acceso relativamente bueno a la carretera general de Valencia; las más de ellas son antiguas fábricas más o menos modernizadas (La Paloma, El Gallinero, La Fraternidad, La Valenciana, La Segoviana, etc.). Por otra parte, a lo largo de ella se han ido instalando otras actividades afines, pertenecientes al

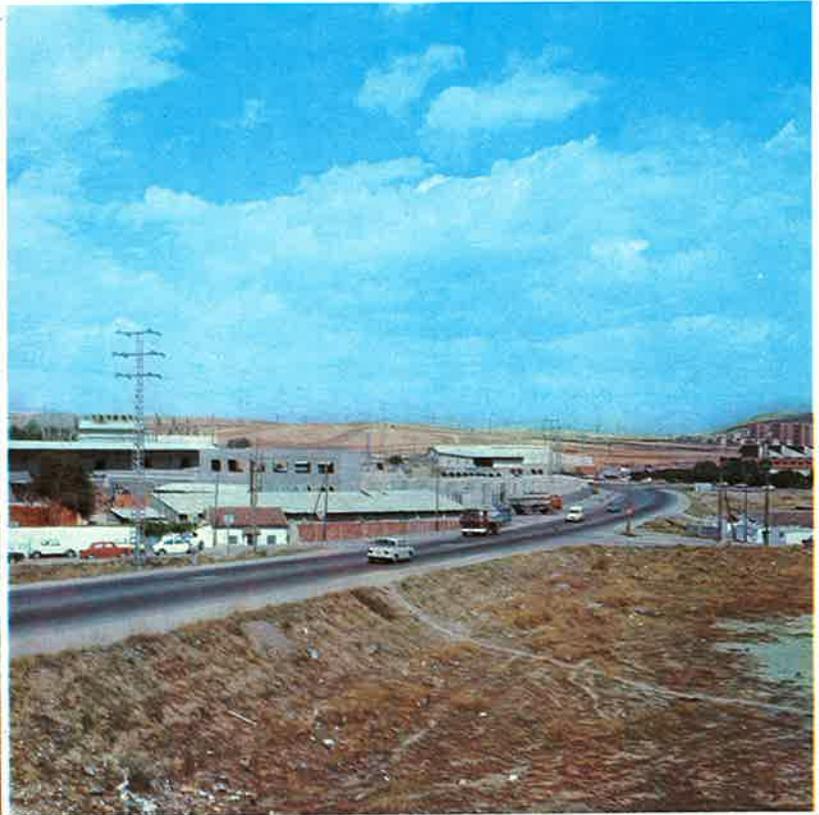


sector de la construcción, tales como plantas de áridos (CALIMA) y empresas contratistas de obras públicas (grupo ELSAN-COMPOSAN y SACRA).

Si la industria yesera se ha retirado mayoritariamente fuera del término municipal de Madrid (Ribas, Valdemoro, Aranjuez, etc.), en el sector no edificado de Vallecas han hecho su aparición otras actividades típicamente suburbanas; entre ellas destaca la avicultura, cuyas características construcciones, esparcidas sin ningún criterio de distribución, dan una peculiar fisonomía a los alrededores de la carretera general. Un carácter todavía más deteriorante y antiestético tienen aquellas formas de ocupación del espacio generadas por la necesidad de dar salida a los desechos de la gran ciudad, tales como las traperías, los

Al este de la U. V. A. se alza la ciudad residencial *Santa Eugenia*; frente a la horizontalidad de aquella, la verticalidad de ésta es todo un símbolo de los profundos contrastes que en tan corta distancia se concentran. Si la U. V. A. es una actuación oficial paternalista, emplazada entonces en una posición claramente marginal respecto a la urbe, Santa Eugenia es el arquetipo de promoción privada hija del desarrollismo de finales de los años 60 y de la motorización generalizada de las capas medias de la sociedad; su vinculación a la nueva autopista de Valencia (abajo) así lo corrobora.





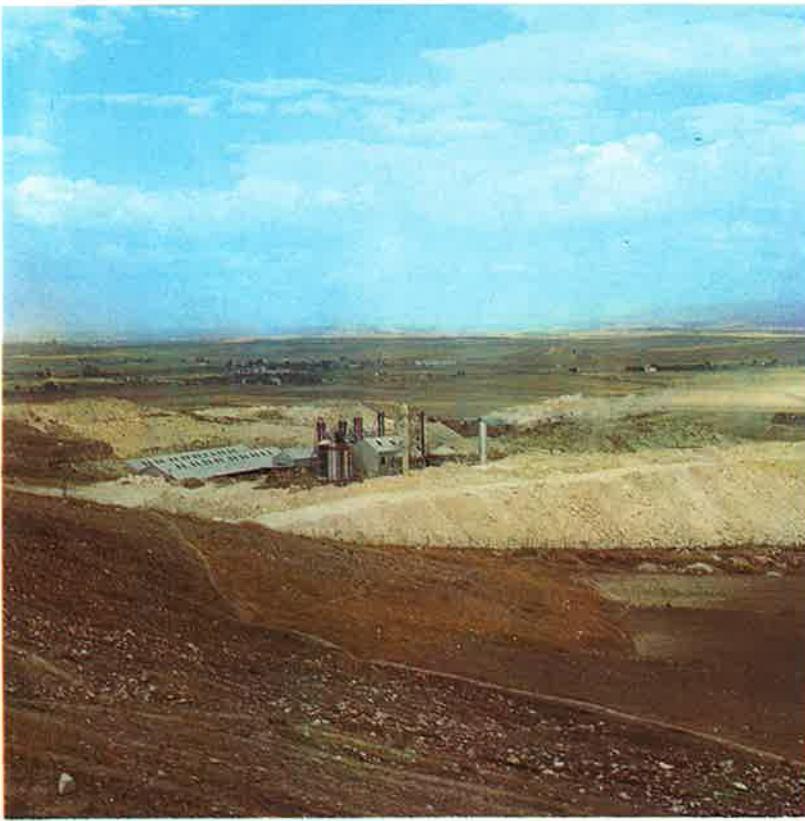
Al calor de la línea férrea de Madrid a Barcelona es promovido por el Estado en los años 40 un polígono industrial, dividido en dos partes por la antigua carretera de Valencia y flanqueado por la carretera local de Vicalvaro a Villaverde. En él se han instalado, además de una gran variedad de industrias ligeras de tamaño pequeño o mediano, las de materiales de construcción, actividad industrial de larga tradición en Vallecas desde el siglo XIX (fábricas de yeso, briquetas, tejares, etc.).

cementerios de coches, almacenes de chatarra, etcétera, de los que hay suficientes muestras en el sector aludido. Los traperos, obligados a salir del casco urbano, lo han colonizado incluso construyendo sus propias viviendas, que constituyen pequeñas aldeas, agrupamientos y casas aisladas.

Al sur de la Villa se extiende la zona eminentemente agraria; estas lomas miocenas se hallan ocupadas de forma aún casi ininterrumpida por campos de cereal sin apenas arbolado ni poblamiento humano; se trata, en definitiva, de un paisaje rural monótono y carente de matices, ya que el olivar y el viñedo, que en tiempos tuvieron una cierta difusión, hoy se hallan reducidos a simples enclaves. La cerealicultura extensiva señorea, por tanto, el espacio agrario vallecano, caracterizada por una fuerte mecanización, responsable de algunos cambios fisonómicos en el casco rural de la villa; en efecto, las eras que en otro tiempo la circundaban, ya no son necesarias; asimismo ha sido preciso acondicionar las construcciones rurales para permitir el acceso a los tractores, siendo sustituidos los antiguos portalones de madera por otros metálicos, más amplios y cómodos. Laboralmente, el sector agrario, como se ha visto, tiene un papel muy minoritario; socialmente, en cambio, el propietario rural ha experimentado un proceso de ascenso social, incorporándose a los sectores comercial, profesional y de negocios. De todo lo dicho, se desprende una gran mezcolanza de usos de suelo en el término de Vallecas, lo que le da una peculiar fisonomía híbrida y heterogénea propia de la «aureola rururbana», donde luchan por instalarse diversas actividades de origen urbano en compe-

tencia con el mantenimiento de las de ascendencia rural. El futuro parece estar bastante definido a favor de las primeras. Por lo que respecta al área edificada, la villa de Vallecas se halla a mitad de camino entre los núcleos industriales de la periferia madrileña próxima (Villaverde, Getafe) y los que tienen un carácter estrictamente residencial o pueblos-dormitorio (Hortaleza, Canillas). El disponer de un polígono industrial propio no ha eliminado por completo la dependencia laboral respecto al centro urbano y a otras áreas suburbanas más industrializadas. En conjunto, el empleo generado en la villa en 1974, según el CIDUR, era de 9.544 puestos de trabajo, de los que 777 (8,1 por 100) correspondían a empleo en oficinas, 958 (10 por 100) al comercio, 3.729 (39,1 por 100) a la industria y 4.080 (42,8 por 100) a otros tipos de empleo no especificados (de la construcción sobre todo).

El polígono industrial, creado en los años 40 y ampliado en sucesivas ocasiones, como más arriba se ha dicho, se halla casi totalmente ocupado, predominando la industria media y pequeña. En el sector norte, articulado en torno a la carretera de Vicalvaro, aparte de industrias de diversa finalidad (transporte, maderas, productos metálicos), se hallan las más consumidoras en espacio, como son las de materiales y elementos para la construcción (Borondo, Cubiertas y Tejados, S. A., Tremasa, etc.). El sector sur de la zona industrial, cuyo eje es el ferrocarril de Barcelona, llega por el norte hasta el camino bajo de Palomeras, por donde discurría el viejo ferrocarril yesero, siendo su límite sur la carretera de Villaverde a Vallecas; en él se hallan las instalaciones fabriles más antiguas, como la S. A. Cross,



heredera de la fábrica de productos químicos de la sociedad *La Garantía Agrícola*, ubicada en Vallecas desde fines de siglo. En este sector dominan las empresas del ramo del metal (aceros, galvanizados, estampaciones, etc.), siempre de tamaño medio o pequeño (Industrias Duero, S. A.; Aceros Orba, S. A.; Metal Mazda, Pedro Durán, S. A., etc.); también están presentes otros ramos de la industria ligera, como el químico (Iberfuel, S. A.), la confección (Terpel), artes gráficas (Gráficas Feli), así como actividades no propiamente industriales, tales como almacenes de madera, un parque de maquinaria del Instituto Nacional de Colonización (hoy IRYDA), una granja avícola y una escuela de formación profesional (Escuela del Sagrado Corazón), entre otras.

EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS COLECTIVOS: UN DÉFICIT PERMANENTE

La aceleración del crecimiento demográfico de la villa de Vallecas en los últimos decenios, si bien no tan intenso como el de otras zonas suburbanas de Madrid, ha ido siempre por delante de la dotación de un equipamiento urbano adecuado y de la creación de los correspondientes servicios colectivos. Ésta es, sin duda, una realidad problemática que tienen planteada todos los barrios periféricos de Madrid de forma más o menos acusada. El desarrollo urbano, desordenado unas veces, inconexo otras, especulativo las más, ha acumulado sobre Vallecas una serie de deficiencias urbanísticas que deben com-

putarse entre los costos sociales más evidentes derivados de su incorporación a la aglomeración madrileña. Al margen de la mala calidad y reducido tamaño de una proporción muy considerable de las viviendas, su marco urbanístico es no menos detestable: en muchos sectores falta de alumbrado público o éste es muy deficiente; barro frecuente, incluso en zonas céntricas; la red de alcantarillado insuficiente, problemas en el abastecimiento de agua, etc. Asentamientos espontáneos, abusos de las constructoras, falta de rigor en los controles municipales han desembocado en tal situación.

Siendo ya muy grave la situación expuesta, consideramos que lo es aún más la insuficiencia de servicios públicos; quizás ésta sea más llamativa en los asistenciales: según datos de Cáritas Diocesana, para una población actual estimada en 50.000 habitantes hay en servicio un ambulatorio de la Seguridad Social, un consultorio de la Cruz Roja y otro de la Seguridad Social, una casa de socorro del Ayuntamiento, una residencia sanitaria de la Seguridad Social, una clínica privada y tres dispensarios de la Iglesia. Con no ser plenamente satisfactoria la situación sanitaria, mayor urgencia tiene mejorar la situación educativa. Comienza por haber una alta tasa de analfabetismo (14 por 100 en 1970). La enseñanza preescolar y la de bachillerato son las más desatendidas; la necesidad de guarderías es calificada como de máxima urgencia por la citada fuente diocesana, ya que sólo existen 5 con un total de 574 plazas; el nivel preescolar lo imparten 8 centros (6 de ellos privados), que atendían a 940 alumnos en el curso 1975-76, según datos del ministerio de Educación y Ciencia; en cuanto a la

Las canteras de yeso, tradicional actividad extractiva del término de Vallecas, se encuentran en decadencia o abandonadas; sin embargo, es muy próspera, según todos los indicios, la explotación de sepiolita que muere con creciente avidez el flanco noreste del cerro de Almodóvar, calificado por el Plan Especial de Protección del Medio Físico como "zona puntual de no destrucción", para lo cual se basa en sus "altos valores estratigráficos, mineralógicos y didácticos".

El equipamiento recreativo de Vallecas fue prácticamente inexistente hasta la instalación, junto a Santa Eugenia, de un complejo polideportivo municipal; el mayor inconveniente para una utilización continuada de sus instalaciones por los vecinos de la Villa procede de su posición excéntrica respecto a la misma, lo que exige unos desplazamientos largos e incómodos; en realidad los auténticos beneficiarios del complejo son los residentes de Santa Eugenia, que sólo necesitan cruzar la autopista por una cómoda pasarela.



No más atendida se halla en Vallecas la faceta cultural y de ocio pasivo. En tiempos existió en la Villa una sociedad cultural-recreativa, a la que daba nombre el dramaturgo que inmortalizó al entonces rústico lugarón, Tirso de Molina; con el mismo ilustre nombre fue bautizado el único teatro que ha existido en Vallecas, situado a la altura de la Arboleda, después cine de verano y hoy solar edificable. El mismo final con seguridad acecha al cine de verano San Pablo, único que sobrevive.

El centro comercial de la Villa se localiza en la antigua plaza de la Constitución (hoy Sierra de Gádor) y sus alrededores. A pesar de la variedad y calidad del comercio que al calor del crecimiento acelerado de la población de Vallecas se ha ido instalando en la Villa, aún es necesario recurrir al centro urbano de Madrid para adquirir ciertos artículos y acceder a determinados servicios de más calidad.

Enseñanza General Básica (E. G. B.), los 8.605 alumnos del curso 1975-76 (56,9 por 100 oficiales) estaban escolarizados en 13 centros (5 oficiales); 4 de los centros privados de este nivel eran subvencionados, no obstante su dudosa adecuación a una enseñanza de calidad por su instalación inapropiada (en pisos o plantas bajas); elevadas tasas de hacinamiento, pocas condiciones higiénicas, falta de patios, etc. El bachillerato unificado y polivalente (B. U. P.) sólo lo imparte un centro, perteneciente a una orden religiosa femenina, el colegio Mater Amabilis, por lo que la creación de un instituto de bachillerato en Vallecas tiene la máxima urgencia, así como un centro de formación profesional, ya que sólo existe también uno privado y sólo para niños, el del Sagrado Corazón. En cuanto al Complejo Politécnico Docente de la autopista de Valencia, parcialmente en funcionamiento y previsto para contener escuelas de Ingeniería Técnica de Topografía, Aeronáutica, Telecomunicación, Maestría Industrial y zonas deportivas, su conexión con la población residente en Vallecas es mínima, ya que, al margen de su propio aislamiento respecto a la zona habitada, por su condición de escuela universitaria no existen muchas posibilidades de que puedan acceder a él la inmensa mayoría de los vallecanos, predominantemente obreros, sólo un 0,17 por 100 de los cuales habían alcanzado, en 1970, graduación universitaria.

Las exigencias educacionales no acaban en los centros de enseñanza; ésta se complementa y mejora mediante centros culturales y de reunión, bibliotecas, asociaciones deportivas, centros de formación para adultos, etc. Nada de ello ha

recibido atención alguna en Vallecas. No existe una sola biblioteca pública; cuatro centros para jóvenes realizan en forma harto precaria una cierta labor de difusión cultural, actuando más que nada como lugares de reunión; sólo se cuenta con las lejanas instalaciones deportivas del cerro de Almodóvar. Existió un teatro, el Tirso de Molina, el cual centraba una sociedad de recreo y cultural, que tiempo ha dejó de funcionar. Los ancianos están a este respecto mejor atendidos, pues cuentan con tres centros de reunión oficiales, uno del Movimiento (Cátedra José Antonio), otro de la Seguridad Social (un Hogar del Pensionista para 600 plazas) y un tercero parroquial (30 plazas).

En cuanto al comercio, la villa está suficientemente atendida en artículos de primera necesidad; existen para ello dos mercados municipales y un supermercado, pero en su estructura comercial se advierte un fuerte predominio del comercio tradicional, minifundista y muy disperso por la población, aunque se aprecia una cierta concentración en los ejes transversales mayores de la población (la avenida de la Albufera y la avenida de los Caídos); en las «colonias» y nuevos barrios suele dedicarse a locales comerciales la planta baja de los edificios de viviendas, los cuales se van abriendo al público a medida que el aumento de la población residente va justificando la creación de un determinado negocio; Santa Eugenia, por su parte, dispone de una zona comercial propia. En todo caso, es total la dependencia de Vallecas respecto a Madrid en comercio de calidad; esto es válido también para artículos de adquisición ocasional (muebles, vesti-

dos, etc.), de los que se halla una mayor variedad de clases y precios en el centro comercial a nivel metropolitano y en sus grandes almacenes.

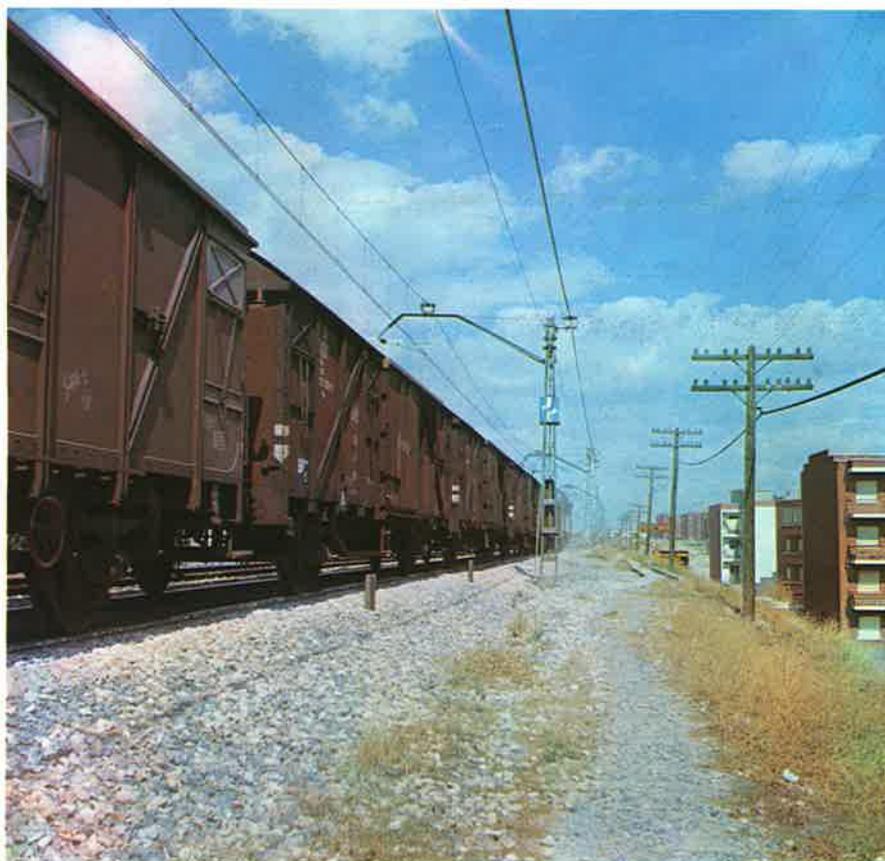
DEPENDENCIA EXTERIOR Y SUBORDINACIÓN: LAS RELACIONES DE VALLECAS CON MADRID

La tendencia a la especialización residencial experimentada por la villa de Vallecas y el subequipamiento en servicios que padece obligan a su población a desplazarse regularmente a los centros de trabajo o a otras áreas urbanas mejor equipadas; bajo ambos criterios se puede constatar la dependencia exterior del barrio, que viene reflejada por la intensidad de los desplazamientos fuera de él, tanto en transporte público como privado. La búsqueda de unas relaciones fluidas con Madrid ha sido una constante en Vallecas desde fines del siglo pasado. Un hito en tal intento fue el Tranvía de Vallecas, familiarmente conocido como «La Maquinilla», muy pronto convertido en ferrocarril yesero, el cual arrancaba del barrio del Pacífico y, siguiendo la actual calle de Martínez de la Riva, entonces calle de la Vía, llegaba hasta la Villa, donde tenía sus cocheras. Para el transporte de viajeros existió desde los años 20 una línea de autobuses, que enlazaba la villa con sus barrios del Puente, atendida por la empresa Martín Cuervo. Ya en la posguerra Vallecas fue pionera en la implantación del trolebús en Madrid. En 1946 se fundaba la *Empresa Vallecana de Trolebuses*, que tomó como modelo la red de trolebuses de Bilbao, a donde viajó expresamente para tal efecto en varias ocasiones su entonces alcalde Alfonso Vázquez González. La línea de trolebús, inaugurada en julio de 1949, enlazaba tras un recorrido de 4,6 kilómetros, la calle de Monte Igueldo, en el corazón del Puente de Vallecas, con la avenida de los Caídos en la Villa, en cuyo número 19 se hallaban las cocheras, precisamente en el sitio que hoy ocupa el Colegio Nacional Honduras; esta línea se bifurcaba mucho más tarde, en 1963, en dirección a Palomeras, poco antes de la supresión en Madrid del trolebús como sistema de transporte urbano. También se ha venido utilizando, aunque en escasa proporción, el tren como medio de acceso a la villa, ya que en sus proximidades se halla la primera estación de la línea férrea de Barcelona; las razones de la escasa utilización de este medio de trans-

porte han sido su alejamiento de las zonas residenciales, así como la baja cadencia de los servicios ferroviarios de cercanías. El acondicionamiento de este tramo para el transporte suburbano mejoraría sin duda la accesibilidad de todo el sector de Vallecas respecto a Madrid sin gran costo. Para ello sólo bastaría con construir varios apeaderos y adquirir el material móvil necesario. Naturalmente consideramos que la solución ideal para el transporte público desde y hacia Vallecas sería el *metro*, que actualmente sólo llega hasta el Portazgo, pero su realización es tan a largo plazo que más vale no considerarla; en efecto, para el horizonte de 1984 se contempla la prolongación del Metropolitano hasta Santa Eugenia, lo que supondría un tramo de 5 kilómetros y cinco nuevas estaciones.

De lo dicho se deduce que el grueso del tráfico urbano generado por Vallecas se realiza por carretera, canalizándose por la antigua de Valencia (hoy avenida de La Albufera) el transporte público y por la autopista de Valencia el privado. Este tramo de autopista libre arranca de la glorieta del Conde de Casal, en el perímetro del Ensanche, y llega hasta el kilómetro 10, a la altura de la villa de Vallecas; fue incluida en el *Plan de Accesos a Madrid* previsto en el Plan de Ordenación de 1941, pero no fue abierta hasta mediados los años 60; mediante estos nuevos accesos se evitaba al viajero de larga distancia el paso por

Desde 1859 contornea la Villa de Vallecas la vía férrea de Madrid a Zaragoza y Barcelona, construida por la empresa M. Z. A. La estación de Vallecas, primera de la línea, fue colocada a cierta distancia de la Villa, con la que quedaba enlazada mediante el paseo de la Estación. El ferrocarril no ha sido un buen vecino para Vallecas. Durante años obstaculizó el acceso por carretera desde Madrid con un peligroso paso a nivel, eliminado hace pocos meses. Las ventajas en accesibilidad que de su proximidad podrían derivarse son anuladas por la excentricidad de la estación respecto a la población y la escasez de servicios suburbanos y de cercanías, que con poco costo podrían ponerse en funcionamiento. No obstante los inconvenientes de tan molesta vecindad (ruido, trepidaciones, riesgo de accidentes, etc.) el caserío vallecano no recela de acercarse a las vías contra las más elementales normas de seguridad y habitabilidad.





VALLECAS EN LA HISTORIA, LA LITERATURA Y EL ARTE

Vallecas no tiene historia propia digna de atención; su modesto papel de núcleo rural abastecedor de Madrid en pan y cebada no le mereció el acceso a acontecimientos de relieve histórico; tan prosaicas relaciones ni siquiera le aseguraron unas buenas comunicaciones con la Corte, como las que se concedieron a los reales sitios (Aranjuez, El Pardo, El Escorial, La Granja) en la segunda mitad del siglo XVIII. De las dificultades para llegar a Vallecas desde Madrid da buena fe Antonio Ponz: «El camino desde Madrid a Ballegas (*sic*) es pésimo en tiempos de lluvias y el arroyo que lo atraviesa, llamado Breñigal (*sic*), peligrosísimo cuando crecen las aguas; en él han perecido no pocos pasajeros, queriéndole vadear, por evitar un puente de lo más ruín que se puede ver, cosa que admira en las cercanías de un Madrid, y en el corto trecho de un lugar de donde todos los días se acarrea gran parte del pan que en Madrid se come.» (*Viaje de España*, 1789, tomo III.)

Aún quedan en el centro de la Villa de Vallecas suficientes elementos de la estampa típica de pueblo grande castellano, que el irreversible proceso de urbanización pugna por borrar: casa de vecindad sin pretensiones pero de noble traza, plaza arbolada y, dominando el conjunto, el perfil enhiesto de la torre parroquial. Quizá esta simbología esté ya vacía de contenido, pero en cualquier caso puede que merezca la pena intentar que no se pierda lo que del pasado merezca ser salvado.

los barrios suburbanos surgidos a lo largo de las antiguas carreteras radiales, convertidas en arterias urbanas, y se facilitaba la entrada a nuevos barrios promovidos en la periferia madrileña, como el de Moratalaz en el caso que nos ocupa; en relación con Vallecas la autopista ha descongestionado notablemente el antiguo acceso único desde los barrios del Puente y desde Madrid, pero a quien más utilidad reporta es, sin duda, al conjunto residencial de Santa Eugenia. Importancia menor para el acceso a Vallecas tienen las carreteras locales de Villaverde, Mejorada del Campo y Vicálvaro.

Un problema aún no completamente resuelto es el de la entrada al núcleo de la villa por el oeste, donde la vía férrea de Barcelona aún representa un serio obstáculo para un acceso cómodo, parcialmente resuelto mediante la apertura de dos pasos subterráneos bajo ella.

En la composición del tráfico queda igualmente de manifiesto la dependencia exterior de Vallecás; a la vista de los datos proporcionados por la encuesta origen-destino de COPLACO (1974), se advierte la preeminencia de los viajes producidos en Vallecás sobre los atraídos, así como la escasa superioridad del transporte público sobre el privado; tal hecho no tiene nada de extraño, dado que el transporte público actualmente existente se reduce al autobús, del que sirven a Vallecás cuatro líneas: tres de la Empresa Municipal de Transportes (la 54, 57 y 58) y una de la red de autobuses periféricos (la P-30), que enlaza Vicálvaro con Villaverde a través de Vallecás.



La liberación de San Pedro, cuadro atribuido a Francisco Rizi (1608-1685), fiel exponente del barroco de finales del siglo XVII. A esta advocación se acoge la iglesia principal de la Villa de Vallecás.

Vallecas mantendrá, pues, una posición marginada respecto a los acontecimientos ocurridos en la Corte. Aún así, alguno de ellos llegará a tener algún reflejo en esta villa, particularmente con ocasión de los numerosos pronunciamientos y guerras civiles del siglo XIX. Así ocurrió durante la primera guerra carlista, hacia cuya mitad el pretendiente don Carlos al frente de la llamada «Expedición Real», llegó a las puertas de Madrid (mediados de septiembre de 1837), entrando precisamente por Vallecas; después de dar vista a la Corte desde el cerro de Almodóvar, don Carlos avanzó hasta la altura del Portazgo, desde donde se inició el retroceso sin llegar a trabar combate con el ejército liberal, al parecer ante la falta de respuesta de determinadas complicidades del interior. El propio cerro de Almodóvar fue testigo de la Vicalvarada, batalla que siguió al pronunciamiento emprendido por el general O'Donnell, en junio de 1854; se trata de un típico pronunciamiento militar decimonónico, en el que el enfrentamiento armado de los sublevados con los leales al Gobierno y a la política del general Narváez quedó indeciso, por lo que no llegó a triunfar. También tuvo eco en la historia local de Vallecas el pronunciamiento de signo republicano protagonizado por el brigadier Villacampa, ocurrido el 19 de septiembre de 1886. El plan preveía la sublevación de diversos regimientos en varias ciudades importantes (Madrid, Barcelona, Cádiz, etc.). De hecho, sólo lo hicieron parte de los regimientos Garellano y Albuera de Madrid, al frente de los cuales se puso Villacampa y proclamó la República. Estas tropas pasaron la noche en Vallecas, en donde a la mañana siguiente fueron atacadas por fuerzas del Gobierno, siendo fácilmente vencidos y huyendo a Alcalá y pueblos vecinos.

La presencia de Vallecas en la literatura queda reducida a la comedia *La villana de Vallecas*, de Gabriel Téllez (*Tirso de Molina*), que repite un tema muy socorrido en el teatro del Siglo de Oro, el de la dama seducida y abandonada, que obliga al caballero mediante hábiles argucias a cumplir su palabra. En la pintura del siglo XVII el nombre de Vallecas va unido a un cuadro de la serie de los bufones, pintada por Velázquez a lo largo de la cuarta década, en la que se presenta una visión crítica de la corte de Felipe IV; *El Niño de Vallecas* es de los más tardíos de esta serie y el personaje, de aspecto claramente subnormal, es presentado en posición sentada.

Las manifestaciones artísticas conservadas en Vallecas se reducen al arte religioso, destacando



la iglesia principal, dedicada a San Pedro Ad Vincula, que data de fines del siglo XVI; está construida de mampostería y ladrillo y se compone de tres naves apoyadas sobre pilares y arcos de medio punto; la torre, situada a los pies de la iglesia, consta de dos cuerpos, siendo moderno el superior de tipo octogonal. Del interior, muy afectado por la guerra civil, cabría destacar la capilla del Sagrario, cuya cúpula fue pintada al

Perspectiva de conjunto del interior de la iglesia de San Pedro ad Vincula, obra arquitectónica del siglo XVI, una de cuyas capillas, la del Sagrario, asombra por las pinturas al fresco con manifiestas influencias de Lucas Jordán, lo que hasta el presente no les ha valido una correcta restauración.





Portada de la iglesia parroquial de San Pedro ad Vincula, que data de fines del siglo XVI.

El hospital de San Ignacio, fundación pía del siglo XVII, conserva, a pesar de las reformas y cambios de uso, una traza muy afín a las construcciones conventuales madrileñas de aquella época.

fresco a fines del siglo XVII con influencias de Lucas Jordán; al propio Jordán atribuye Antonio Ponz un cuadro sobre el tema *Martirio de Santa Catalina*, compuesto al estilo del Veronés; de este cuadro, citado también por F. Iglesias (*Guía descriptiva de Vallecas*, 1929), no hay alusión ninguna en el *Inventario Artístico de la Provincia de Madrid* (1970), ni se nos ha sabido dar noticia de su paradero. Sin duda la obra más valiosa de esta iglesia es la *Liberación de San Pedro*, cuadro pintado por Francisco de Rizi, uno de los autores más representativos del entusiasmo decorativo propio del barroco de fines del siglo XVII; este lienzo preside el presbiterio, teniendo a la derecha otro sobre el mismo tema atribuido a Angelo Nardi.

Otros edificios de interés arquitectónico son la ermita de la Virgen de la Torre y el hospital de San Ignacio. La primera, situada a 4 kilómetros del casco urbano en dirección a Mejorada del Campo, es una construcción barroca (siglo XVIII), de una nave con cúpula en el crucero. En cuanto al hospital (calle de Sierra Palomera) fue fundado en 1681 por don Ignacio Ortiz de

Moncada, cura de la parroquia de Vallecas; el capital fundacional consistía en diferentes censos contra la villa de Madrid, censos y bienes en Vallecas, diferentes tierras de labranza y algunas casas; la finalidad de la institución consistía en atender a los pobres más necesitados de la localidad cuando tuviesen necesidad de hospitalización. Tras diversas vicisitudes y cambios en la junta patronal y ser asignado a diferentes dependencias administrativas oficiales, este hospital, muy reformado y ampliado, pertenece actualmente al Instituto Nacional de Asistencia Social. Artísticamente destaca en él la capilla, de muros de ladrillo, una nave en forma de cruz griega, cuyo crucero está cubierto por una cúpula ligeramente rebajada. Otra institución piadosa, enraizada en Vallecas y cargada de resonancias madrileñas, fue el Beaterio de las Vallecas, fundado en esta villa en 1473; éste es el antecedente del convento que con este mismo nombre o el de La Piedad fue trasladado a Madrid por el cardenal Siliceo (1552) y situado donde más tarde se formaría la calle de Peligros.

BIBLIOGRAFÍA

- ARZOBISPADO DE MADRID: *Informe sociográfico sobre la Vicaría IV* (Sureste de Madrid), 1974, 71 págs. (Policopiado).
- BURGOS Y CARRILLO DE ALBORNOZ, I.: «El hospital de Vallecas». *Voz de Vallecas (La)*, año II, núm. 21 (22-1-1899).
- CASTRO REÑINA, M.: «La casa consistorial de Vallecas». *Revista de Estudios de la Vida Local*, V (1946), número 29, págs. 784-789.
- C. I. D. U. R. *Vallecas: las razones de una lucha popular*,

- Madrid, Edit. Mañana, 1976, 165 págs., plan., depleg. (Col. Herramientas, vol. 1).
- IGLESIAS TRAVESERO, F.: *Guía descriptiva de Vallecas*, Madrid, Imp. San Martín, 1929, 108 págs., apéndice.
- *Guía práctica de Vallecas, Puente y Villa*, 1936.
- MATEU LLOPIS, F.: «El antiguo archivo de Vallecas y el régimen de su Concejo.» *Hispania*, núm. XVIII (1945) páginas 72-130.
- WERNERT, P., y PÉREZ DE BARRADAS, J.: *El cuaternario de las canteras de Vallecas*, Madrid, 1921, 30 págs.

RAMÓN DE MESONERO ROMANOS

Una vida dedicada a Madrid, la villa donde naciera. Mesonero Romanos es un clásico del madrileñismo y todo el interesado en la Historia o el Arte de esta ciudad tendrá que acudir a sus obras, que no por ser de las primeras han perdido actualidad. Es difícil separar Madrid y la biografía de este autor, que renovó de forma definitiva los estudios locales históricos y el costumbrismo, porque Madrid viene a ser como la propia razón de la existencia del escritor.

Nació el 19 de julio de 1803, en una familia acomodada, cuya situación económica permitiría a don Ramón dedicarse plenamente a su vocación de escritor, después de una buena educación literaria y de una ancha formación. Muy pronto supo encontrar un puesto entre los muy numerosos escritores y poetas del momento y muy pronto también encontró una parcela literaria que habría de cultivar, de forma exclusiva, a lo largo de toda su vida: Madrid.

Y lo hizo tanto desde el libro, como desde el periódico. Su Semanario Pintoresco Español, que él fundó y dirigió, realizó un gran papel en la formación popular del momento. En medio de una vida intensamente politizada, llena de luchas y banderías, Mesonero orienta su «Semanario» al margen de toda actividad política, dedicado meramente a lo literario. En sus páginas, que popularizaron entre nosotros el grabado en madera, se incluían estudios de monumentos, biografías, novelas, poemas, novelas históricas, leyendas..., todo el contenido de la literatura romántica, pero nada más. Cuando Mesonero deja el «Semanario» en otras manos, el periódico va perdiendo interés, va adocenándose y se adivina claramente, a través de los tomos de la colección, la decadencia de su vida que, en tiempos de su fundador, era pujante y vigorosa.

Por las páginas de ese periódico van desfilando artículos de costumbres madrileñas firmados por «El Curioso Parlante», su seudónimo favorito, que después se reunirían en los volúmenes de las Escenas Matritenses. Su Manual de Madrid es una guía, al uso moderno, que no tenía en su tiempo más antecedente que la de Álvarez y Baena. Él realizó cuatro ediciones del Manual, actualizando cada una de ellas, de forma que su lectura hoy nos permite comprobar las transformaciones de Madrid a lo largo de aquellos años (ediciones de 1831, 1833-35, 1844 y 1854).

Después vino El antiguo Madrid, en que el Plano de Teixeira y la Planimetría de Carlos III permiten al autor reconstruir el Madrid del siglo XVII y, por último, Las memorias de un setentón, que vienen a cerrar el ciclo y a ofrecernos los propios recuerdos madrileños de su vida. No son todas sus obras las que citamos, sólo las de mayor trascendencia.

Su intervención en la creación del Ateneo de Madrid y de la Caja de Ahorros fueron decisivas, así como las numerosas reformas urbanas que se le deben. Él fue el inspirador de la gran tarea realizada por el corregidor don Joaquín Vizcaíno, marqués viudo de Pontejos.

