

El barrio de Palos de Moguer dentro del Ensanche sur de Madrid

Francisca RUBIO SOTÉS

1. Localización y delimitación del barrio

El barrio de Palos de Moguer se localiza en la zona sur del Ensanche madrileño. Como tal demarcación administrativa es reciente: data de 1971 con la última reestructuración administrativa de los distritos municipales y su denominación se fundamenta en la popular estación del metro del mismo nombre¹. Queda, pues, inscrito al norte del distrito de Arganzuela y engloba los sectores septentrionales de los antiguos barrios de Santa María de la Cabeza y Las Delicias (Fig. 1).

Tiene una forma aproximadamente triangular, con el vértice norte situado en la plaza de Atocha. Pese a estar enmarcado en casi todo su perímetro por amplias vías de circulación, el primer problema que se plantea al enfocar el estudio del barrio es su delimitación. Mientras que los límites occidental y oriental e incluso el suroccidental son nítidos, el meridional queda diluido dentro de la monótona regularidad del Ensanche (Fig. 2).

El primero, constituido por las Rondas de Valencia y Atocha, posee carácter histórico por tratarse del contacto entre el casco antiguo de la ciudad y su ensanchamiento decimonónico. El oriental está marcado por la estación de ferrocarril de Atocha, que, todavía hoy, constituye un obstáculo casi infranqueable para la comunicación con los sectores de Pacífico y Vallecas. El paseo de Embajadores señala la separación con otra zona del propio Ensanche, el antiguo barrio de Las Peñuelas, arrabal espon-

¹ Paradójicamente conserva el nombre erróneo de la calle, rectificado en 1972 por el de Palos de la Frontera.

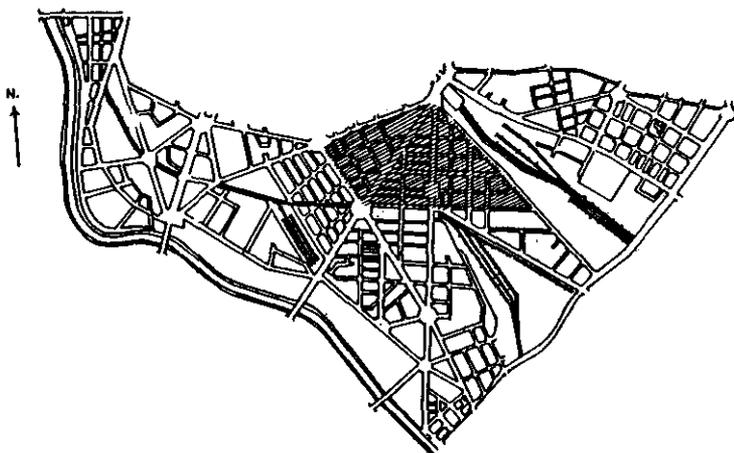


FIG. 1. — Situación del barrio en el Ensanche sur.

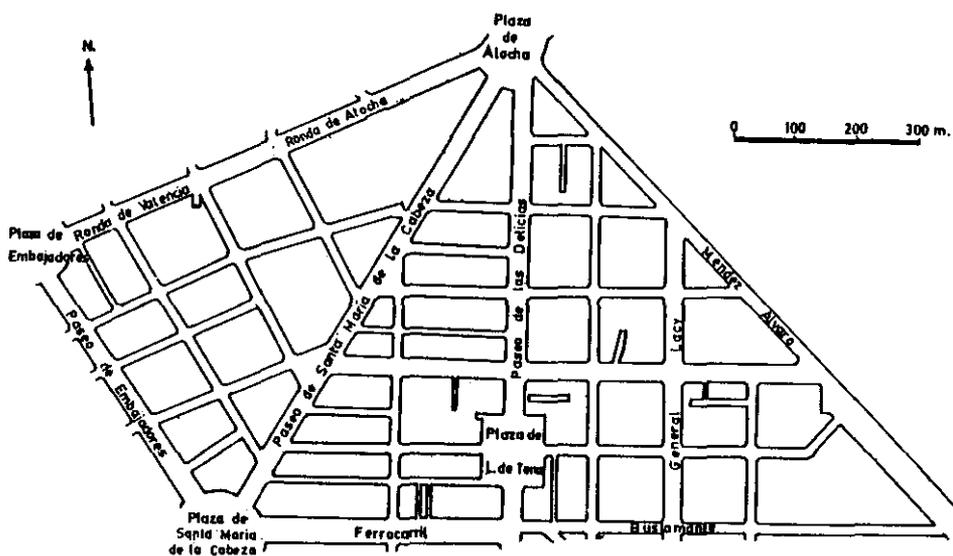


FIG. 2. — Plano del barrio de Moguer.

táneo de la ciudad en el siglo pasado, que tras su integración y posterior remodelación dentro de aquél, viene a formar un conjunto homogéneo con nuestro barrio. En cambio, las calles de Ferracarril y Bustamante (su prolongación en línea recta, aunque de menor anchura), concretan la delimitación más arbitraria de todas las constatadas, pues cuando en 1942 el

ferrocarril de circunvalación pasó a circular subterráneamente en dicho tramo, perdió el escaso carácter específico que pudiera darle la materialidad de unas vías férreas de difícil travesía, y que anteriormente apenas representó una solución de continuidad con las zonas adyacentes.

A pesar de su relativa modernidad —poco más de un siglo desde que fuera creado de nueva planta—, este espacio urbano se caracteriza por la permanencia de una doble funcionalidad residencial e industrial. Ambas han cristalizado en un contraste interno del uso del suelo, que compartimenta el barrio en tres zonas separadas entre sí por el paseo de las Delicias y la calle de General Lacy. Así mismo, le han conferido una personalidad netamente popular que deriva en gran parte de su vinculación al ferrocarril. Estas funciones y este carácter popular sólo se han transformado en la medida en que el barrio ha modificado su antigua posición marginal por otra más céntrica al compás del crecimiento de la ciudad, con el consiguiente proceso de descentralización industrial y su secuela de terciarización de la población, comunes al resto del Ensanche.

Para analizar el barrio actual en los límites arriba señalados, hemos distinguido tres etapas en su evolución. La primera corresponde a la puesta en marcha del proyecto de Castro de 1860. La segunda al proceso de configuración y consolidación, que abarca desde finales del siglo XIX a los prolegómenos de la guerra civil (1935), tras lo cual se inicia una nueva etapa que se define por la renovación de sus estructuras físicas y socioeconómicas, cambio que se acelera a partir de 1970, merced a la centralidad adquirida por el barrio.

2. Origen y desarrollo del nuevo espacio urbano

El ámbito espacial donde se sitúa el actual barrio de Palos de Moguer está inclinado topográficamente hacia el río Manzanares. Gracias a su situación de extramuros hasta mediados del XIX tuvo, junto a sus tradicionales funciones agrarias, otras recreativas desde el reinado de los primeros Borbones para la población madrileña, que con el tiempo dieron origen a la aparición de un pequeño caserío satélite.

Sus terrenos aparecen representados por primera vez en los planos de Madrid de Tomás López (1759), Chalmandrier (1761) y Espinosa de los Monteros (1769), donde se aprecia el progresivo trazado de varios paseos que unían el sur de la ciudad con las orillas del río, algunos de los cuales finalizaban en sendos puentes que servían de acceso a Madrid a los caminos procedentes del sur de España. A causa de la ondulada morfología del terreno, estos paseos se levantaban sobre terraplenes en talud de tierra

apisonada, a cuyas orillas se plantaban varias hileras de árboles. En opinión de Molina Campuzano los paseos supieron prefigurar con un siglo de antelación la perfecta articulación de los nuevos barrios del Ensanche Sur con el casco antiguo de la urbe².

En la zona objeto de la presente descripción, dichos paseos formaban el clásico tridente barroco. Del vértice de la Puerta de Atocha partían un paseo central (paseo de Santa María de la Cabeza, al que daba nombre la popular ermita de la Santa erigida en 1728) y dos laterales (paseos de las Rondas y de Las Delicias del Río). Varios caminos rurales servían de unión transversal, dando lugar en sus intersecciones a las glorietas del Portillo de Embajadores, Santa María de la Cabeza y Las Delicias (hoy Luca de Tena). Sólo dejó de preverse entonces la alineación del arroyo del Sur o Carcabón, actual calle de Méndez Alvaro.

El trazado del barrio comenzó con el Proyecto de Ensanche de Madrid de Carlos M.^a de Castro en 1860, aprobado bajo el ministerio de Claudio Moyano y con el derribo del muro de cerramiento de la ciudad en 1868.

Lo que singulariza el proyecto del Ensanche madrileño es el hecho de que en la Memoria del mismo se prevé cierta segregación residencial e industrial que se ha mantenido durante largo tiempo y únicamente se ha modificado al acceder a una nueva situación geográfica³. El sector sur del ámbito zonificado surgió con una doble y marcada funcionalidad: servir de sede a la industria que se estableciera al amparo del ferrocarril, instalado en la ciudad a partir de 1850, y crear barriadas modestas destinadas a los obreros, distanciándolas así de otras áreas urbanas de mayor nivel social⁴.

Pero, si el proyecto de Castro ha tenido una continuada vigencia en su aspecto puramente funcional, no ha sucedido lo mismo con el trazado de sus calles, manzanas e infraestructura de todo tipo. El sencillo diseño de Castro, que organizaba el espacio a base de una rígida trama reticular de calles perpendiculares de direcciones N.-S. y E.-O., haciendo tabla rasa de la topografía del terreno y de la existencia de arrabales espontáneos, se vio modificada al contacto con la realidad preexistente (ferrocarril de circunvalación y paseos) y con los intereses económicos de los propietarios del suelo a urbanizar.

² MOLINA CAMPUZANO, M.: «Planos de Madrid de los siglos XVII y XVIII». Madrid. Inst.^o de Est.^o de Admón. Local, 1969, pp. 310-322 y 333-357.

³ CAPEL, H.: «Capitalismo y morfología urbana en España». Barcelona, Los Libros de la Frontera, 1972, pp. 34-35.

⁴ CASTRO, C. M.^a: «Memoria descriptiva del Ante-Proyecto de Ensanche de Madrid». Madrid, Imprenta de D. José de la Peña, 1860, pp. 5-17.

Como resultado de las rectificaciones a las que fue sometido el proyecto inicial, se produjeron cambios sustanciales en el trazado y anchura de las calles (permitiendo así la pervivencia de los paseos dieciochescos y su arbolado), y en la forma y tamaño de las manzanas. Del proyecto inicial sólo se han concretado los viales esbozados entre el paseo de Santa María y Méndez Alvaro. El sector occidental, de los paseos de Ronda al de Santa María de la Cabeza, orientó sus calles paralelamente a los paseos de Embajadores y de las Rondas, haciéndolas coincidir con las lindes de las propiedades rústicas, los caminos y las edificaciones que aparecen en el plano de Colubí (1886). En el triángulo dibujado por los paseos de Santa María y Las Delicias, las manzanas diseñadas por Castro fueron sistemáticamente divididas obedeciendo al beneficio del único propietario del lote, que rebasaba por el sur la línea del ferrocarril de «cintura», lo cual le permitió multiplicar el número de calles y manzanas de inmuebles, e incrementar el valor de los últimos al convertirlos en exteriores. Este hecho ha sido decisivo para la ausencia de viviendas en el interior de las manzanas al contrario de lo sucedido en otras zonas del Ensanche⁵. Lógicamente, tampoco se materializaron los espacios reservados para usos comunales (mercado, cuartel, parque, zona verde en torno a los cementerios, etc.) a excepción de dos iglesias.

Para completar la descripción del plano resultante hay que resaltar que de las 68,04 Ha de superficie bruta, el 60,8 por 100 está reservado a manzanas de inmuebles y el resto a vías públicas. Las calles más amplias (30 m) suelen ser las longitudinales, que facilitan la penetración N.-S. en el Ensanche desde el casco urbano tradicional, mientras las transversales (con la excepción de Palos de la Frontera, Ancora y Ferrocarril) son de segundo orden (15 m) y ponen en comunicación interna el nuevo espacio urbano.

Actualmente en la superficie edificada tan sólo subsisten seis manzanas con el diseño primitivo. En las restantes, dentro de su irregularidad de formas, se constata la existencia de varios tipos: romboidales en la zona occidental, rectangulares en el centro y triangulares al este. De estas últimas, algunas han sido refundidas con posterioridad y destinadas a usos industriales. Aún es más ostensible la desproporción de sus dimensiones que oscilan entre las 2,95 y las 0,5 Ha, aunque predominan las de 1 Ha.

⁵ MAS HERNANDEZ, R.: «Estudio geográfico del sector NE. del Ensanche de Madrid». Tesis doctoral inédita, Madrid, 1977.

3. Proceso de consolidación del barrio

La ejecución del plan del Ensanche fue lenta como dejan patente los planos de I. de Ibero (1871) y F. Cañada (en torno a 1902), así como el fotograma aéreo de Madrid de 1929, a pesar del incremento demográfico registrado en la ciudad desde el último tercio del siglo XIX. Dos factores contribuyeron a ello: la excesiva burocratización a la que estuvo sujeto el nuevo recinto creado y la escasez de infraestructura urbana producida por el deficiente sistema de financiación de la 3.^a zona del Ensanche⁶. Ambas circunstancias, unidas al precio del suelo, más barato en el Extrarradio, orientaron hacia él a la nueva población⁷.

El núcleo originario comenzó a densificarse a partir de 1883 y alcanzó 1900 casi configurado (con 10.515 habitantes), aunque fue durante el primer tercio del presente siglo cuando se produjo un notabilísimo incremento de población (30.565 residentes) convirtiéndose en un espacio consolidado pero heterogéneo⁸. En él se amalgamaban indiscriminadamente industrias, viviendas modestas y solares, que si evidenciaban una desigual ocupación del suelo también respondían plenamente a las previsiones efectuadas en su planificación (Fig. 3).

La edificación comenzó a desarrollarse desde la periferia de la zona estudiada hacia el centro de la misma. En tal proceso influyeron la proximidad del casco viejo y la presencia de tres estaciones ferroviarias en su contorno: Atocha (1850), Las Delicias (1879) y el apeadero de Peñuelas en 1881, unidas entre sí por el denominado ferrocarril de «cintura»⁹. Posteriormente el espacio interno se fue compactando a partir de tres grandes vías, los paseos de las Delicias y Santa María y la calle de General Lacy, dejando grandes solares en los ángulos suroeste y sudeste, ocupados luego por fábricas y cuyas calles (Fray Luis de León, Sebastián Herrera, Bernardino Obregón y en el extremo opuesto El Empecinado y Bustamante) tardaron años en plasmarse en la realidad.

Los datos municipales recogidos en 1927 evidenciaban una deficiencia absoluta del estado viario, pues pocas calles gozaban de una perfecta

⁶ MAS HERNANDEZ, R.: «Pacífico», *Madrid*, fasc. 24. Madrid, 1979, pp. 466-467.

⁷ TERAN, M. DE: «El desarrollo espacial de Madrid a partir de 1868», *Est.^{os} Geográficos*, vol. 22, Madrid, 1961, pp. 599-615.

⁸ A. V. (CORREGIMIENTO Y SECRETARIA): Padrones de habitantes de 1900 y 1935.

⁹ GONZALEZ YANCI, P.: «Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la Geografía Urbana de la ciudad». Madrid, Inst.^o Est.^{os} Madrileños, 1977, pp. 43-59.

explanación y tan sólo las principales estaban empedradas¹⁰. El resto de la infraestructura, alcantarillado, aguas potables, alumbrado y gas, padeció largo tiempo un estado similar. Sin embargo, el transporte colectivo representado en una primera fase por el tranvía y en una segunda por el metro (IIIª línea con las estaciones subterráneas de Embajadores y Palos de Moguer) se establecieron pronto en la zona (1881 y 1927 respectivamente) y tuvieron un definitivo efecto poblador.

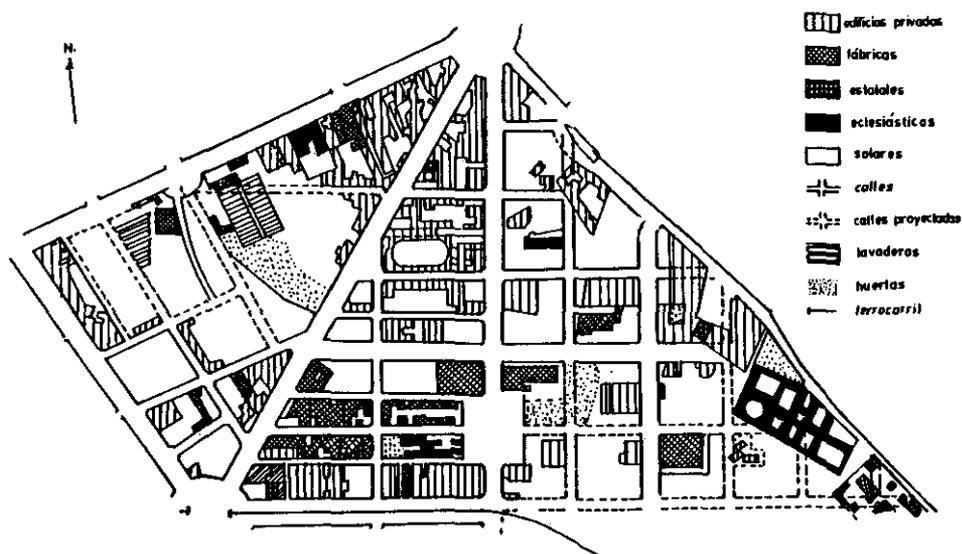


FIG. 3. — Configuración del barrio hacia 1900 (F. Cañada).

Confirmando la función residencial del barrio cabe destacar la existencia de varias escuelas ubicadas en las zonas más pobladas (dos de artes y oficios regentadas por los salesianos, dos nacionales y una privada); dos establecimientos asistenciales (Asilo Municipal de Noche y un convento-asilo de religiosas) y tres colectivos militares (Parque de Sanidad Militar, derribado en 1970, Instituto Farmacéutico del Ejército y un cuartel de carabineros). Los servicios religiosos estaban atendidos por las parroquias de Ntra. Sra. de las Angustias y el Sagrado Corazón de María, situados res-

¹⁰ AYUNTAMIENTO DE MADRID: «Memoria resumen de los trabajos realizados por la Comisión del Ensanche, desde abril de 1924 a diciembre de 1926». Imprenta municipal, Madrid, 1927, pp. 36-39.

pectivamente en los barrios de Las Delicias y Santa María de la Cabeza. Mención aparte merecen las sacramentales de S. Nicolás y S. Sebastián, especie de Panteón de Hombres Ilustres, sitas en la calle del Sur (Méndez Alvaro) desde 1825 hasta 1912 en que fueron trasladados fuera de la ciudad¹¹.

El aspecto morfológico del barrio corrió parejo a la calidad popular y obrera de sus moradores. En un principio destacaba la escasa altura de los edificios, de dos o tres plantas a lo sumo, y la homogénea apariencia que le conferían sus baratos materiales de construcción, entre los que se utilizaban con profusión la mampostería para los cimientos y muros de carga, los ladrillos recochos para las fachadas, la madera para los entramados y la teja común. A la sencillez de los materiales se añadía la de las fachadas, a base de un zócalo corrido de cantería y balcones con antepecho de hierro como única decoración. A lo largo del siglo XX, cuando ya se iniciaba una incipiente remodelación, la fisonomía del primitivo caserío sufrió cierta diversificación cifrada en la mayor altura de los inmuebles (cinco o seis plantas más ático) y en la proliferación de sótanos y semisótanos. Se comienzan a emplear elementos constructivos modernos, cemento, hierro, y revestimientos de estuco gris en las fachadas, junto con historiadadas ménsulas que adornaban los balcones¹².

Pese a la homogeneidad aparente, se daba una amplia gama de edificios. Ya desde el siglo pasado era significativa la presencia en las cercanías de las Rondas de diversos almacenes (de maderas, mármoles, coches y herramientas en general), cobertizos para la estabulación y venta de productos ganaderos y numerosos lavaderos públicos y privados, propios sin duda de una zona periurbana¹³.

Tanto las construcciones destinadas a almacenaje como las industriales se desarrollaron con rapidez en torno al ferrocarril de circunvalación, gran cauce distribuidor de materias primas. La industrialización de la zona se incrementa a comienzos de siglo procediéndose a la ampliación y remodelación del parque industrial existente. Esta localización, orgina-riamente difusa, se fue concretando cerca de la Ronda de Valencia y Méndez Alvaro, más próximas a las estaciones, creando el embrión de las futuras zonas industriales del barrio.

La diversidad de actividades industriales ha sido una constante de nuestra zona. Industrias de alimentación, como la de harinas (La

¹¹ ROLDAN, R. y GONZALEZ, A.: «Guía práctica de Madrid». Madrid, R. Velasco, impresor, 1903, vol. II, pp. 1-5 (Las Delicias) y 1-4 (Sta. M.^a de la Cabeza).

¹² A. V. (SECRETARIA): Expedientes de licencias de construcción (1862-1935).

¹³ REPIDE, P. de: «Las calles de Madrid». Madrid, Afrosidiso Aguado, 1977, p. 207.

Estrella), de cervezas (El Aguila, 1910), hielo (Pozos de Nieve), tabacos (Tabacalera Española), fundiciones de hierro y plomo, fábricas de vidrio, papeles pintados, industrias mecánicas, eléctricas (Standard, 1890, y Osram), químicas (Federico Bonet, Sociedad Española del Oxígeno, Perfumería Floralia...), y numerosos talleres de artes gráficas.

Los establecimientos fabriles presentaron inicialmente características artesanales que se mantuvieron largo tiempo hasta que fueron sustituidas por otras netamente industriales. Algunos constituyeron edificios exentos pero predominan los mixtos, que incluyen las viviendas de sus propios trabajadores. El modelo más frecuente fue el edificio de cuatro crujías que se distribuían paralelamente dos a dos a la línea de fachada y a los muros de medianería, dejando en medio un patio cuadrado o rectangular (a veces un auténtico callejón) abierto al exterior por un amplio portalón que permitía el paso de carruajes. Sólo se levantaban dos plantas en la fachada: la baja era utilizada para comercios o pequeños talleres con vivienda incluida y la principal se destinó con exclusividad a viviendas de reducido tamaño. Los talleres se disponían en torno al patio¹⁴. Como representante de los nuevos sistemas de construcción industrial aparece la casa Osram, firma extranjera fundada en 1914, que en sucesivas ampliaciones (1914, 1916, 1918 y 1935) ocupó más de la mitad de la manzana limitada por las calles Palos de Moguer y Fray Luis de León. Sus nuevos materiales (hormigón armado, hierro, cristal y uralita) y sus innovaciones técnicas (cerraduras automáticas, montacargas, etc.) le conferían gran modernidad y solidez, como puede observarse hoy en día¹⁵.

También los edificios exclusivamente residenciales respondían perfectamente a la calificación asignada a este sector del Ensanche desde su planificación. En las licencias de construcción se especificaba su destino a inquilinos de la clase obrera y media baja, y en consecuencia eran de escasas dimensiones y bajos alquileres.

Coexistían dos tipos de casas de vecindad: las de corredor y las de construcción en profundidad con numerosos cuerpos. Las primeras, tan abundantes en el centro y sur de la ciudad, eran inmuebles de varias plantas que disponían sus «cuartos» interiores, distribuidos en dos o tres piezas cada uno, abiertos a una galería en torno a uno o más patios centrales. Estos solían ser de forma rectangular y proporcionaban luz, ventilación y acceso a las viviendas. La caja de la escalera podía estar empotrada en el primer cuerpo de la casa o bien en el patio. El tamaño medio de los «cuartos» oscilaba entre los 20 y 30 m², a diferencia de los pisos

14, 15, 16 y 18 A. V. (SECRETARIA): 6-31-37; 21-246-1; 4-317-43 y 27-257-23.

exteriores más grandes, de 55 m². Las viviendas mayores constaban de dos a cuatro alcobas, sala y cocina. Los retretes con frecuencia eran comunes por planta o para toda la casa. Las piezas eran de exiguo tamaño, entre 4 y 6 m², y de escasa o nula ventilación¹⁶. En la actualidad subsisten algunas en General Lacy y en José M.^a Roquero. Llegaron a alcanzar fuertes densidades, superiores a las trescientas personas¹⁷.

Más frecuente era otro tipo de inmuebles de vecindad que se desarrollaba en profundidad respecto a la línea de fachada, con diminutos patinillos situados entre tres y cinco dobles crujías paralelas a la fachada, que quedaban unidas por un largo pasillo. Por lo general, tenían el mismo número de plantas, y sus viviendas, por su disposición interna y dimensiones, eran semejantes a las anteriores¹⁸.

Por último estaban las «casillas», verdaderas chabolas levantadas en los solares. De pésima construcción estaban constituidas por un solo habitáculo que hacía las veces de alcoba, comedor y cocina, careciendo del espacio indispensable y mínimas condiciones e higiene. Esta vivienda marginal era objeto de alquiler con precios similares a los de las demás viviendas. En 1900 llegaron a ser el 10 por 100 de las construcciones del barrio y se concentraban en las calles de Rafael de Riego, Batalla del Salado, Murcia y Canarias. El chabolismo, aunque cada vez más desplazado hacia el sur, ha sido la nota distintiva del Ensanche Sur hasta 1956, en que fue trasladado a zonas periféricas.

Respecto al régimen de tenencia (el alquiler) y al valor de las viviendas, el barrio presentaba unas características homogéneas. La diferencia espacial de los valores era poco significativa y la segregación vertical tan frecuente en la época, inexistente.

En cambio podemos hablar de una clara segregación zonal dentro del Ensanche madrileño, tanto por la calidad de los alojamientos como por la dotación de servicios y, en consecuencia, por la índole social de su población. En efecto, se trataba de un espacio nuevo, industrial y de residencia relativamente económica, que ofrecía posibilidades de trabajo a los inmigrantes que accedían a la ciudad. Ello hacía que la población contara con una notable tasa de actividad (36,9 por 100 en 1900 y 33,1 por 100 en 1935) que se caracterizaba por su calificación jornalera, repartida entre los trabajadores de la naciente industria y los representantes de una terciarización prematura, que a lo largo del siglo XX evoluciona tímidamente hacia una terciarización más moderna, burocrática y profesional¹⁹.

¹⁷ La barojiana «Casa de Panduro», en la calle del Sur, tenía 625 moradores.

¹⁹ A. V. (CORREGIMIENTO Y SECRETARIA): op. cit. en nota n.º 8.

4. El barrio en la actualidad

Tras el paréntesis de la guerra civil, nuestro barrio ha iniciado su trayectoria como espacio urbano plenamente maduro con la creciente renovación de sus estructuras físicas y humanas. El factor desencadenante de dicha revitalización es la nueva situación de centralidad adquirida por todo el recinto del Ensanche, dentro del plano del conjunto urbano madrileño, motivada por la fuerte expansión espacial y demográfica experimentada por la urbe. Otro factor decisivo ha sido la promulgación y puesta en vigor de los dos Planes de Ordenación Urbana de la ciudad de 1941 y 1963²⁰. El primero propugna la terminación del Ensanche y fija las grandes calificaciones del suelo de la ciudad atendiendo a sus funciones concretas. Como consecuencia se compacta el tejido urbano de lo que hoy constituye el centro y se controla el crecimiento y la calidad de las construcciones. El segundo plan ratificaba y matizaba el anterior²¹.

De ambas normativas, y en lo que se refiere a la zona objeto de nuestro trabajo, destacaríamos la completa utilización del suelo edificable y la definitiva apertura de todas sus vías²². También la cristalización de la ambivalencia tradicional de los usos de su suelo, el residencial y el industrial, siendo su única novedad la concentración espacial de los mismos. Todo ello permite la perpetuación de una actividad industrial dentro de un sector del Ensanche en el momento en que comienza a ser erradicada de éste, merced a los nuevos criterios imperantes de descentralización industrial.

Así, nuestra zona quedará dividida en tres sectores. El occidental delimitado por las Rondas y los paseos de Santa María y Embajadores y la calle J. A. Armona, es calificado como «área residencial mixta», que compatibiliza inmuebles de vecindad con industrias, siempre que se encuentren suficientemente aisladas de aquéllos. El oriental, entre las calles Méndez Alvaro y General Lacy, se consagra a «zona netamente industrial», única en su género situada en el interior del casco urbano gracias a su tradicional apoyo en el ferrocarril. Por último, en el espacio central se da prioridad a la función «residencial intensiva», centrada en

²⁰ JUNTA DE RECONSTRUCCION DE MADRID: «Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, su cinturón y zona de influencia». Madrid, M.º de Gobernación, 1943.

²¹ —: «Plan General de Ordenación Urbana del Area Metropolitana. Madrid, 1961.

²² En 1974 se ha abierto la calle Marqués de la Valdavia (entre la R.^a de Atocha y el paseo de Sta. María) y se han suprimido los callejones de Villarejo de Salvanés y Simón Tomé (entre Ferrocarril y Canarias).

torno al paseo de las Delicias, lo que se traduce en la lenta y progresiva desaparición de su antigua industria.

a) *Las zonas industriales resultantes*

La zonificación, resultado perseguido por los planes de ordenación, tardó bastante tiempo en llevarse a cabo a causa de la profunda crisis económica que afectó al sector industrial en la postguerra. Fue a finales de los años cincuenta y sobre todo de las décadas posteriores cuando, subsanada la crisis y perdido en gran parte el papel del ferrocarril como fijador industrial²³, se inició el proceso de dismantelamiento y de liquidación de los extensos espacios que dejó vacantes en el sector central del barrio. En breves años estos solares se han transformado en suelo residencial, contribuyendo de este modo a la remodelación de la trama parcelaria.

Según el censo de Industrias y Locales de 1970, el número de establecimientos industriales era elevado, 175 en total. Generaban unos 6.689 puestos de trabajo y ocupaban un tercio del suelo del barrio (13,7 Ha). Estas cifras ratifican la importancia mantenida por este sector de actividad y deben matizarse en función de los sectores occidental y oriental (Fig. 4).

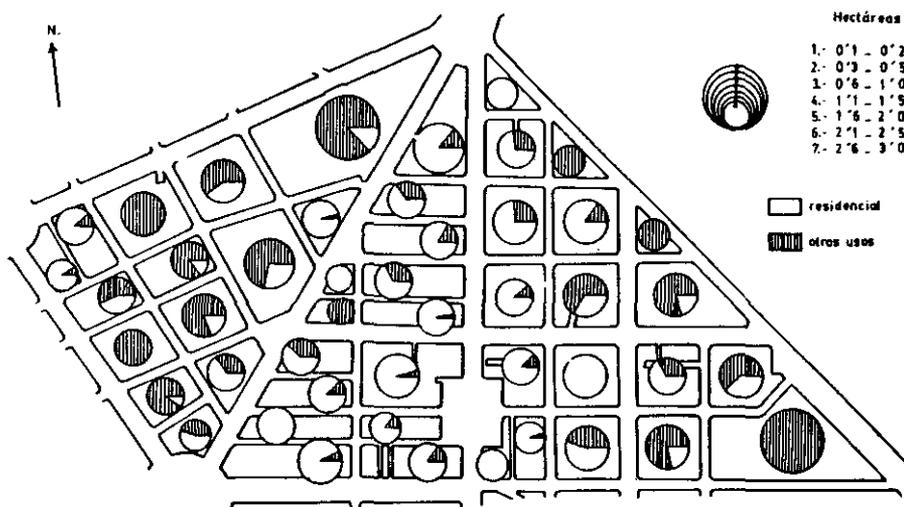


FIG. 4. — Utilización disimétrica del espacio por manzanas.

²³ GONZALEZ YANCI, P.: op. cit. en nota n.º 9, p. 141.

Ambos tienen una superficie semejante dedicada exclusivamente a instalaciones fabriles: 5,98 Ha en el núcleo de las Rondas (el occidental) y 5,93 Ha en la cabecera de Méndez Alvaro comprendida dentro de los límites del barrio²⁴. En el segundo caso el grado de ocupación del suelo es casi total, no así en el primero, pues por su carácter de núcleo mixto, fundamentalmente heterogéneo, ha de compartir el espacio con algunos inmuebles de vecindad, locales destinados a transportes, abundantes comercios mayoristas y determinados servicios educativos y religiosos.

Las empresas de más de 50 obreros en plantilla son escasas (16,5 por 100) pero emplean a muchos trabajadores, el 79,5 por 100 de la totalidad. Alguna de estas industrias concentra, pese a su escaso porcentaje (1,1 por 100), a un tercio de los puestos de trabajo existentes. Las industrias de menos de 50 obreros son numerosas (83,4 por 100, del que un 45,7 por 100 son de tipo artesanal, con menos de 6 obreros), pero generan sólo el 20,4 por 100 de los puestos de trabajo.

El núcleo de las Rondas cuenta con 24 industrias (41,8 por 100 del total) y con el mayor número de puestos de trabajo relativamente superior (33,2 por 100). Todo ello pone de manifiesto que las empresas de la primera zona conocen una mayor cantidad de fábricas de pequeñas y medianas dimensiones de la que, sin embargo, no están ausentes las grandes.

En cambio, no existe una diferencia apreciable respecto a las ramas de actividad que continúa tan diversificada como antaño. Así, en el primero de los sectores, el occidental, se establecen fábricas de metalurgia ligera (Microtecnia, S. A., N. Borja, Sigma), de material eléctrico (Osram, que cuenta con 908 trabajadores), industrias químicas y derivados, sobre todo en la gama de perfumería y cosmética (F. Bonet, Pacisa y Beiersdorf Española), ebanistería (Torres Zacinto), mientras que el sector del papel y artes gráficas decayó notablemente.

En el área de Méndez Alvaro, las principales industrias son de tabacos (Tabacalera Española, con 1.077 empleados), de material eléctrico (Electrolux y Electromedida) y papel (Minuesa, Onena y Torreangulo)²⁵.

La industria existente en el sector residencial tiene carácter residual aunque cuenta con la presencia de múltiples y diminutos talleres y dos grandes empresas: La Casera y Loewe, fábrica de confección en piel de alta calidad (908 productores).

Recientemente, en 1978, han sido trasladadas algunas empresas a las carreteras circundantes a Madrid, como Johnson Wax, Coppelia (taller de

²⁴ y ²⁵ El límite sur del barrio (1971) corta el gran eje industrial de M. Alvaro, que llega hasta el río, seccionando las manzanas de Standard y el Aguila (no se han contabilizado sus empleados), todo lo cual cuestiona la validez de esta delimitación.

confección concesionario de Galerías Preciados) y el almacén de maderas de Adrián Piera. En cambio otras, como Beiersdorf Española, se ha renovado en su propio solar.

Más de la mitad de la industria está constituida por edificios singulares, mientras el resto se distribuye por las plantas bajas y los patios de los inmuebles plurifamiliares, produciendo abundantes ruidos. Algunas ocupan manzanas enteras como la formada por los muelles de carga de Standard Eléctrica y El Aguila.

La fisonomía de las fábricas responde a los modelos de construcción imperantes en su momento de fundación. Aún quedan algunas anteriores a 1900, otras, totalmente abandonadas, muestran sus ruinas entre las viviendas. Las más fueron levantadas en los períodos inmediatamente anterior y posterior a la guerra.

b) El área residencial

El evidente cambio de situación espacial y la calificación del suelo del barrio desde hace cuarenta años, han potenciado la revalorización y homogeneización del precio del mismo y la consiguiente reconversión de parte de su antiguo espacio industrial en residencial, y la sustitución de algunas edificaciones vetustas. Todo ello se ha traducido en cierta modificación de su parcelario, un mayor volumen de edificación y un crecimiento vertical de los inmuebles residenciales.

El habitat alcanza un desenvolvimiento bastante amplio, sobrepasando el área central del barrio calificada en 1945 como de «residencia intensiva» y ocupando los intersticios libres del tejido urbano de los sectores industriales. Pese a ello sólo comprende el 48 por 100 de la superficie edificada (equivalente a 19,8 Ha). En esta extensión se apiñan sus 34.390 habitantes, que elevan su densidad a 1.732 h/Ha auténticamente residencial. Estas magnitudes se deben a la aglomeración y altura de sus inmuebles en un reducido espacio y en modo alguno al hacinamiento de la población en sus viviendas (Fig. 5).

La actual estructura residencial del suelo conserva a grandes rasgos la trama del dibujo parcelario establecido durante el período de consolidación del barrio, allá por los años treinta. Incluso se puede rastrear sin dificultad el parcelario rural establecido por Colubí en 1866, lo que indica una primitiva venta individualizada de los lotes agrarios más pequeños. Sin embargo, la liquidación de los solares industriales y la renovación del caserío han producido algunas importantes modificaciones sobre todo en el sector central del barrio, delimitado por los paseos de Santa María y

Las Delicias y la calle Ferrocarril. Este proceso ha seguido dos pautas: una, la concentración de las parcelas de exiguas dimensiones (paseo de Santa María, n.º 24) y otra, la división de los solares de tamaños excesivos (Bustamante, n.ºs 15 a 21).

El tamaño de las parcelas varía entre los 55 m² de las más pequeñas (Ancora, n.º 39) y los 1.622 m² de las más grande. (R. de Riego, n.º 14). Pero la parcela-tipo oscila entre los 400 y 600 m² de extensión. Normalmente tienen forma rectangular, con una profundidad inferior al doble de la línea de fachada (19,2 m de anchura por 27 m de profundidad). Las más alargadas son tres o cuatro veces más profundas que anchas (10.5 m por 39 m). Cada uno de estos tipos de parcela está en función de la forma y tamaño de las manzanas (rectangulares, cuadradas y triangulares las menos).

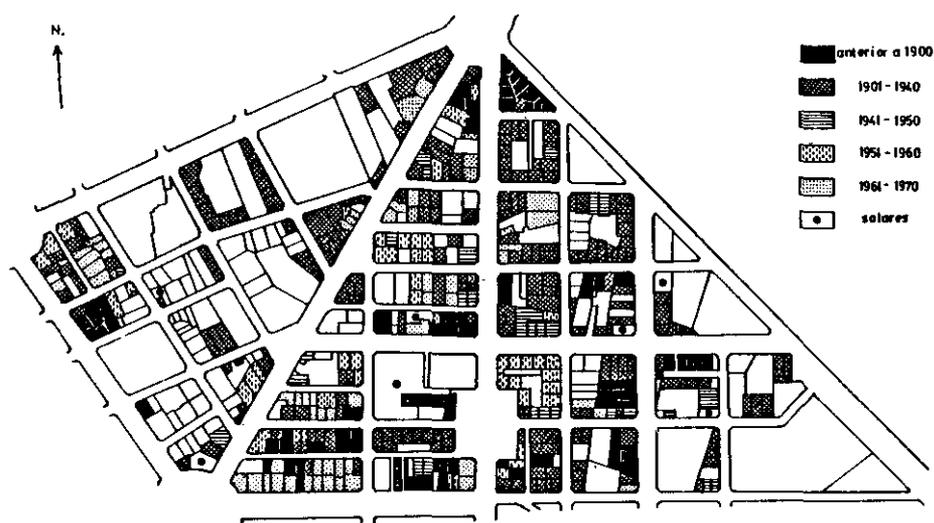


FIG. 5. — Edad de los inmuebles residenciales.

Hoy en día la característica morfológica más ostensible la ofrece el contraste existente entre una edificación antigua, anterior a la guerra y otra reciente, procedente de la compactación y renovación del caserío en los últimos cuarenta años. Dicho contraste trasciende el mero aspecto físico y se sitúa en el plano social, pues la morfología urbana es sustancialmente un trasunto de la estructura socioeconómica de sus moradores.

Según el Censo de Edificios y Viviendas de 1970, casi el 80 por 100 del

parque inventariado (595 edificios) correspondían a inmuebles destinados con exclusividad a residencias familiares. De ellos, el grupo de casas más importante está constituido por las que se levantaron en las cuatro primeras décadas de nuestro siglo, que agrupan la mitad del inventario y se completa con las construidas en las postrimerías del XIX (17,9 por 100). El peso de estos viejos caserones se deja sentir en el primer barrio que se edificó en el Ensanche Sur. Se localizan con carácter puntual en todo el barrio, pero se agrupan de un modo más evidente en los grandes esquina-zos de Atocha, en General Lacy a la que confieren una fisonomía un tanto decrepita, y en las proximidades de la calle Ferrocarril, coincidiendo así con las manzanas de más antiguo poblamiento y mayores densidades de antaño. Son edificios de menor altura que oscilan entre las dos plantas de las vetustas casas-talleres que perviven a modo de reliquias y las de cuatro plantas con buhardilla y patio de corredor o varias dobles cru-jías en profundidad, ya descritas en otro apartado. De aspecto deteriorado, sus inquilinos poseen un status social bajo: pequeños empleados, depen-dientes de comercio, personal de servicios domésticos y sobre todo, obreros industriales sin cualificar.

La renovación postbélica alcanzaba en 1970 el 31,6 por 100 del barrio, datable en la mayor parte de los casos en las décadas de los cin-cuenta y sesenta, cifra a la que hay que añadir un 7,6 por 100 construido en los últimos doce años (Fig. 6). Siguiendo la tónica impuesta por la Ley Salmón de 1935, y que supuso en su momento un eficaz aliciente a la construcción de viviendas baratas en el barrio (19 en total), en los prime-ros tiempos del nuevo Régimen se potenció la edificación de viviendas de protección oficial, que ya serán habitadas por una población de mayores posibilidades económicas (61 edificios)²⁶. Todo ello, junto con los moder-nos inmuebles de renta libre que alcanzan precios muy elevados gracias a su nueva centralidad, ha contribuido a consolidar un cambio social del barrio hacia la clase media fundamentalmente del sector servicios.

Las empresas constructoras sitúan sus bloques de nueva planta, al margen de los que simplemente sustituyen a las fábricas, en enclaves estratégicos de las calles de mayor anchura, en los grandes esquina-zos y en las proximidades de los nudos de comunicaciones subterráneos y de super-ficie. Han elevado su altura a seis u ocho plantas, según fijen las Orde-nanzas Municipales respecto a la anchura de las vías, y han mejorado no-tablemente su aspecto, siguiendo las modas arquitectónicas, con fachadas de ladrillo visto, cerámica, cristal y amplias terrazas.

²⁶ COTORRUELO, A.: «La política económica de la vivienda en España». Madrid, Inst.º Sancho de Moncada, C.S.I.C., 1960, p. 65.

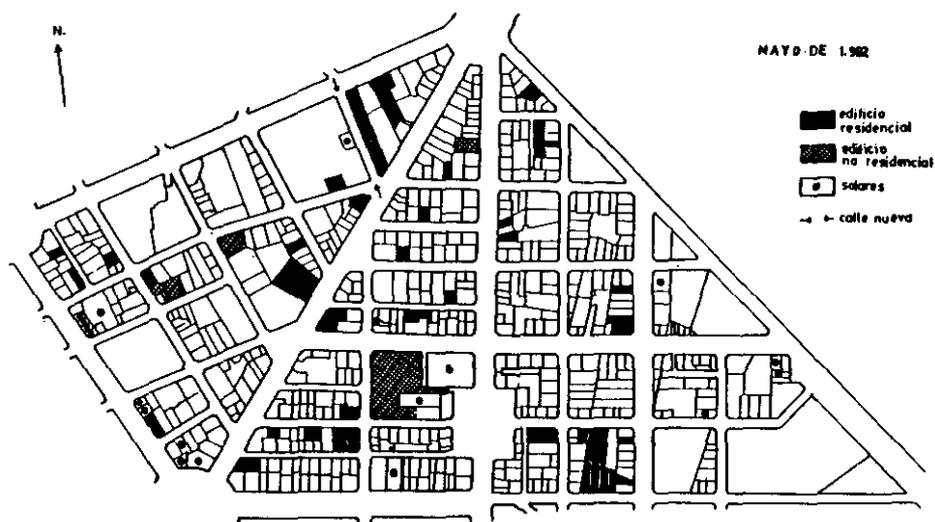


FIG. 6. · Renovación efectuada en la década de los años setenta.

A pesar del salto cualitativo dado en general por el barrio, el bienestar en materia de alojamientos y su dotación de servicios es relativo, ya que no llega por igual a todas las capas de su población. De hecho, el Censo de Viviendas confirma el exiguo tamaño de la mayoría de sus pisos, pues dos quintas partes son inferiores a 60 m^2 ; la mitad tiene bastante menos de 90 m^2 y sólo un 7,5 por 100 alcanza los 100 m^2 . Lógicamente las dimensiones de los alojamientos están en relación directa con la edad de los inmuebles, pues los dos primeros grupos señalados se corresponden con edificios fechados antes de 1940. En concordancia con el tamaño está el número de habitaciones por vivienda: predominan las de cinco, cuatro y tres, por ese orden. Además, tan sólo una quinta parte de los pisos poseía calefacción. También la situación respecto al régimen de tenencia es ambigua, pues el alquiler y la propiedad se reparten casi a la mitad el parque residencial, a pesar de la generalización de la venta originada por la Ley de Propiedad Horizontal de 1960. Todos estos indicadores muestran la relativa vitalidad económica de los moradores del barrio.

Paralelamente a la potenciación residencial de Palos de Moguer, su población activa (39,1 por 100 en 1970) ha experimentado un creciente proceso de terciarización — que se inscribe dentro de la tradicional esfera de competencias de las zonas céntricas de las grandes ciudades —, sin que por ello entre en contradicción con el carácter industrial de los empleos ofertados por el barrio. Dicho proceso la ha afectado doblemente: en la

ocupación profesional (tendencia al incremento de los llamados «cuadros medios»), y en la distribución sectorial de la actividad económica (68,6 por 100). Corroborando esta afirmación se muestra la progresiva pérdida de la naturaleza manual de la población asalariada, que ha alcanzado el 70 por 100 del total (Fig. 7).

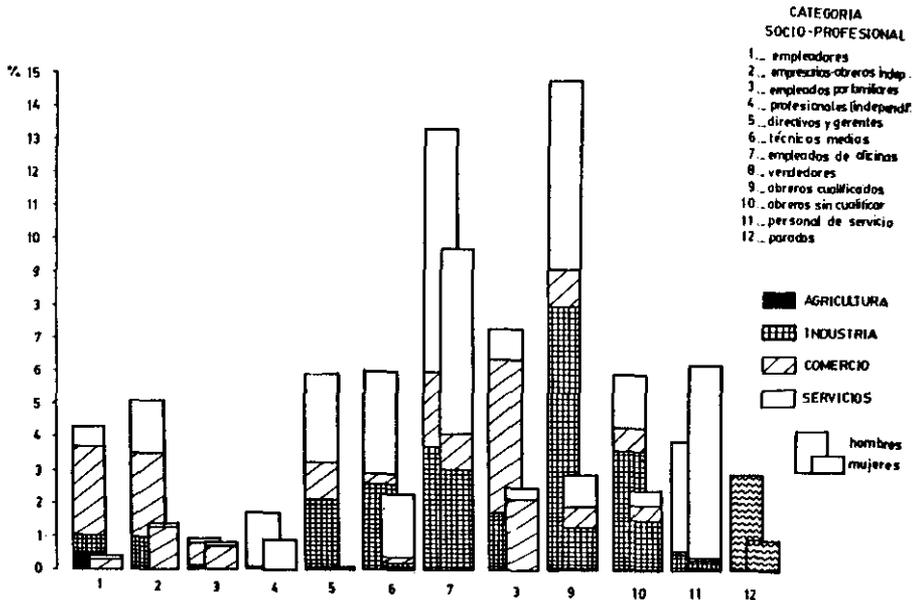


FIG. 7. — Población activa por categoría socio-profesional y sector de actividad en 1970.

c) Equipamiento del barrio

La dicotomía esencial que la industria y la vivienda marcan en la utilización del espacio, se ve acentuada por el nivel de equipamiento comercial y de servicios comunitarios básicos. Así el sector central —residencial—, es el mejor equipado por el número, la calidad y especialización de los establecimientos en él ubicados y el empleo que generan. Su dotación consiste en una amplia gama de comercio detallista de bienes de uso y consumo, tanto diario como permanente, establecimientos de hostelería y restauración, transportes y entidades bancarias. Son abundantes los comercios alimenticios (los más numerosos), los de confección textil, calzado, electrodomésticos, muebles, saneamientos, repuestos y venta de automóviles... Cuenta, además, con dos mercados municipales, uno en activo

sito en el paseo de Santa María de la Cabeza, otro en vías de desaparición en el callejón de Tortosa, y dos galerías comerciales.

Al margen de la existencia del complejo ferroviario de Atocha (el de Las Delicias fue clausurado en 1971), el barrio de Palos de Moguer y todo el Ensanche Sur, es el camino de acceso a la ciudad de las carreteras de Andalucía y Toledo por los paseos de las Delicias y Santa María, respectivamente. Este trasiego ha fomentado la ubicación en sus alrededores de múltiples empresas de transporte de viajeros y mercancías, que se singularizan en el sector central en la Estación Sur de Autobuses (1971), que ocupa toda una manzana, la empresa de viajeros AISA, y otras múltiples casas de transporte de mercancías. La función viajera y la naturaleza industrial del barrio, han promocionado las tareas hosteleras (hotel Carlton y muchas pensiones) y de restauración (casas de comidas, bares...), que acogen a viajeros y obreros a la salida del trabajo.

Los servicios financieros, atraídos por la creciente función residencial, han establecido múltiples sucursales en las principales vías. El caso más destacable es el del Banco de Vizcaya que ocupa dos inmuebles contiguos: uno destinado a banca y residencia de empleados, y otro sede central de sus ordenadores en Madrid.

A pesar de la tradicional localización difusa de los establecimientos mencionados, se advierte que todo el sector residencial, así como otros barrios situados más al sur, gravitan sobre el paseo de las Delicias.

El núcleo de las Rondas, heterogéneo por esencia, muestra una alta concentración de comercio mayoristas y almacenes que requieren amplios espacios. Sobre todo son alimenticios (Olivarera Andaluza), de maquinarias, material eléctrico y para la construcción. También abundan los talleres de reparación de vehículos y las terminales de varias empresas de transporte de viajeros y mercancías (Alsina, Castro Bonel, La Sepulvedana y Adeva). Por el contrario, la zona de Méndez Alvaro es exclusivamente industrial.

Por último, los servicios comunitarios están atendidos, entre otros, por varios centros de enseñanza, que si son insuficientes a nivel básico (sólo el colegio nacional Menéndez Pelayo), superan el ámbito del barrio a nivel de formación profesional (Salesianos de Atocha) e incluso de grado universitario (Escuela de Ingeniería Técnica Industrial).

5. Conclusión

En resumen, parece obvio que el heterogéneo sector de Palos de Moguer, flamante circunscripción municipal de 1971, no constituye un

barrio en el sentido estricto del término, pues no es una unidad morfológica, ni estructural, ni posee una personalidad social que lo destaque de otros sectores circundantes, excepto por el norte. En realidad participa plenamente de las características de otra zona más amplia y coherente, el Ensanche Sur, del que sólo es un mero ejemplo. En cambio, esta zona del Ensanche difiere de las restantes (Norte y Este) por su menor nivel social y la presencia de importantes complejos industriales.

RESUMEN

En este trabajo se analiza el barrio de Palos de Moguer, parte integrante del Ensanche Sur de Madrid, desde su fundación por el Plan de Castro en 1860 hasta la actualidad. A través de las etapas históricas de su desarrollo, se muestra cómo este ámbito urbano, que en principio era marginal, ha adquirido una situación más céntrica en virtud de la expansión superficial de la superficie de la ciudad. Sin embargo, ha mantenido la doble función para la que fue creado: la industrial, apoyada en sus orígenes en importantes enlaces ferroviarios, y la residencial, de carácter popular. Ambas funciones han sido concentradas espacialmente por la calificación que de los usos del suelo han realizado los Planes de Ordenación Urbana de Madrid, los cuales han compartimentado en tres sectores el heterogéneo espacio del barrio. La nueva posición de centralidad ha revalorizado el suelo residencial, ha contribuido a cierta descentralización industrial —que se ha traducido en una remodelación de su trama parcelaria y de su caserío—, y ha terciarizado definitivamente su población.

RÉSUMÉ

Dans ce travail, nous analysons le quartier de Palos de Moguer, partie intégrante de «l'Ensanche Sur» de Madrid, depuis sa fondation, structurée par le Plan de Castro en 1860, jusqu'à nos jours. Au long des étapes historiques de son développement, il devient manifeste que cet espace urbain qui, au début, était marginal, a acquis une position plus centrale, en raison de l'accroissement spatial de la ville. Malgré tout, il a conservé la double fonction pour laquelle il avait été créé: une fonction industrielle, qui reposait à l'origine sur d'importantes correspondances ferroviaires et une fonction d'habitat de caractère populaire. Ces deux fonctions ont été unifiées par l'ordonnance qui des usages du sol, ont réalisées les Plans d'Aménagement Urbain de Madrid, qui ont divisé l'espace hétérogène du quartier en trois secteurs. La récente position centrale a revalorisé les terrains habitables, a contribué à une certaine décentralisation industrielle —qui s'est traduite en un remodelage de son réseau parcellaire et ses immeubles—, et a conféré un caractère définitivement tertiaire à sa population.

ABSTRACT

In this study we analyse the quarter of Palos de Moguer, as an integral part of the Madrid's South Widening, since its foundation in the year 1860 due to the Castro's Plan until the present time. Throughout the different historic development stages it is evident that this built-up space, which was a borderline quarter originally, has acquired a more central situation by reason of the spatial growth of the city. However it has preserved the double function for which it was created: the industrial one, based on an important railway area, and the residential one, settled by a working middle-class. Both functions have been spatially grouped by the qualification that Madrid's Urban Planning Plans have implemented in ground usage which have divided up heterogeneous quarter space in three sections. The new situation, from the former borderline position to the more central one, has revalued the residential ground and has contributed to a certain industrial decentralization —translated into a new remodeling of the urban disaing and arrangement of the housing—, and it has also definitely changed its population to the services sector.