

LA EXPLOTACIÓN HISTÓRICA DE YESOS EN VALLECAS (PROVINCIA DE MADRID) HASTA PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

The historical exploitation of gypsum in Vallecas (province of Madrid) until the beginning
of the 20th century

OCTAVIO PUCHE RIART
Universidad Politécnica de Madrid
ORCID: 0000-0002-6570-7811

FRANCISCO GARCÍA PÉREZ
Asociación Foro de Cultura Pueblo de Vallecas

Resumen

La villa de Vallecas está situada al sureste y muy cerca de la ciudad de Madrid. Se encuentra en la zona de borde de un antiguo lago mioceno, donde afloran una gran variedad de rocas, tanto detríticas como de precipitación química. Por eso, en su territorio ha habido una gran tradición minera, con numerosas canteras y fábricas, particularmente de yeso, aunque también han existido minas de otros materiales de construcción, caso de arcillas, para ladrillo o tejas, o sílex, usado en la construcción de muros. En el presente artículo se pretende analizar la repercusión económica y social de la industria yesera vallecana, de tanta relevancia para el municipio, la evolución tecnológica acontecida en sus canteras y fábricas, las distintas modalidades de transporte empleadas a lo largo del tiempo, cuestiones laborales, ambientales y legislativas, así como la vida de sus protagonistas, entre otros aspectos, pretendiendo lograr así una visión completa de este sector industrial. Actualmente, la industria yesera local ha desaparecido y sus escasos restos patrimoniales están en peligro. Se han recopilado los datos existentes sobre esta minería hasta principios del siglo xx, así como se han reconstruido los procesos productivos en las explotaciones tradicionales y se realizan propuestas para salvaguardar el patrimonio material e inmaterial, memoria histórica de Vallecas.

Abstract

The village of Vallecas is located to the southeast and very close to the city of Madrid. It lies on the edge of an ancient Miocene lake, where a wide variety of rocks outcrop, both detrital and chemically precipitated. For this reason, the area has long had a strong mining tradition, with numerous quarries and factories, particularly of gypsum, although there were also mines for other construction materials

Recibido: 19/03/2025 – Aceptado: 21/07/2025
<https://doi.org/10.47101/llull.2025.48.97.puche>

ILL, VOL. 48 (N.º 97) 2025 - ISSN: 0210-8615 (impresa) / 3020-6014 (en línea), pp. 97-125

Copyright: ©2025 Los autores. Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0), debiendo otorgar el crédito adecuado al autor o a los autores originales y a la fuente.

such as clay —used for bricks and tiles— or flint, employed in the building of walls. This article aims to analyse the economic and social impact of Vallecas's gypsum industry —so significant for the municipality—, the technological developments that took place in its quarries and factories, the different modes of transport used over time, as well as labour, environmental and legislative issues, and the lives of the people involved, among other aspects. The objective is to provide a comprehensive view of this industrial sector. At present, the local gypsum industry has disappeared, and its few remaining heritage elements are at risk. The available data on this mining activity up to the early 20th century have been compiled, and the production processes of the traditional operations have been reconstructed. Proposals are also made to safeguard both the tangible and intangible heritage, which together form part of the historical memory of Vallecas.

Palabras clave: Yeso, minería histórica, patrimonio minero, Vallecas

Keywords: Gypsum, historical mining, mining heritage, Vallecas

1. EL YESO VALLECANO ANTES DEL SIGLO XIX

Vallecas fue un pueblo aledaño a Madrid, hasta su anexión en 1950. Sus límites con la capital los delimitaba el arroyo del Abroñigal, junto al Puente de Vallecas. Una de las principales actividades económicas históricas del municipio ha sido la industria del yeso. Sus canteras se denominaban Los Aljezares, palabra derivada del mozárabe *alḡiss*. Memoria de esta minería son los toponímicos: Los Yesares, Casa del Yeso, Las Canteras, Los Blancos, canteras de lo Blanco y Blanca, Los Hornillos, caminos de Yeseros, de las Canteras y de la Cañada de las Canteras o fuente del Yeso.

El yeso valleciano se explotó ya durante la Edad Media, como material de construcción local y para obras en Madrid, según apreciamos en el *Libro de Acuerdos del Concejo de Madrid (Ordenanzas de cal y yeso)*.¹ Aquí dan noticias de dos personajes vallecianos dedicados a la venta y probable elaboración de este producto: Alonso García Covo² y Pedro Caramillero [NIETO SÁNCHEZ, 2006, p. 50].

De la segunda mitad del siglo XVI, existen algunas referencias que ponen de manifiesto el suministro de yeso valleciano a Madrid. Hay una carta, del 15/01/1559, en el Archivo General de Simancas (CSR, Leg. 248, Fol. 70), donde Luis Hurtado de Mendoza, pagador de las obras reales, escribe a Felipe II, pidiendo que no se enajene el lugar de Vallecas³, principal proveedor de materiales de construcción para las obras de la ciudad: “q[ue] en ninguna manera v[uestra] M[ajesta]d permita q el lugar de Vallecas se venda, porq[ue] demas de los desprovechos y daños q[ue] universalmente a toda Madrid vernia[n] dello, es cerrar

1. *Acuerdos* del 20/04/1486, p. 24, así como en otros sobre la regulación de sus precios.

2. “Los Cobos fueron la gente más principal de este lugar [...] algunos caleros y yeseros hicieron caudales, de los cuales proceden algunos principales de Vallecas, como todos los Velascos” [MONLEÓN Y RAMIRO, 1728, Fol. 121].

3. CIRUJANO MARÍN y FERNÁNDEZ MONTES [2001, pp. 125-128] señalan que Vallecas es lugar de realengo desde el siglo XVI. Esta circunstancia permitiría a la Corona recabar impuestos sobre la producción yesera. La denominación de villa de Vallecas no aparecerá hasta el siglo XIX.

perpetuamente las puertas de las minas donde todas estas obras se proven de todos los materials q[ue] han menester” [ESCOBAR, 2007, pp. 191-192]. Otro documento sería una Diligencia firmada en El Escorial (18/03/1574), pidiendo que se pregone públicamente la necesidad de acarrear piedra de yeso por quemar desde los términos de Vallecas y Getafe, para el monasterio, solicitando que se presenten las personas interesadas [ANDRÉS MARTÍNEZ, 1972, p. 38].

En 1598, el vallecano Juan de Móstoles se obligó a servir, al maestro de obras Diego Sillero,⁴ cien cahíces⁵ de yeso negro⁶ bien cocido, con destino al edificio que se destinaría a Panadería, en la Plaza Mayor de Madrid [MARTÍN RUBIO, 2001, p. 153].

La capital del reino y su desarrollo, durante el siglo XVII, van a convertir a Vallecas en un importante suministrador de materiales de construcción, caso de piedras (cantos rodados y sílex), yeso, tejas, ladrillo y otros [MARTÍN MORALES, 2018].

Según Sánchez Rodríguez [1995, p. 23], en el siglo XVIII “el yeso resultaba una materia prima imprescindible en la construcción [...]. Un volumen considerable se obtenía en las canteras de Colmenar de la Oreja, Chinchón y Vallecas”. Está claro que en la capital no había canteras, por eso se traía el yeso, ya elaborado o como piedra en bruto, desde localidades próximas. En Madrid hubo hornos de yeso en la calle Yeseros (Vistillas) (Fig. 1), calle del Sur, paseo de Yeserías, Lavapiés y otros.



Figura 1. Calle Yeseros, en Madrid.

4. Aparejador de las obras reales, a partir de 1605.

5. Un cahiz era una medida de áridos que equivalía a 12 fanegas.

6. El yeso negro es basto, con impurezas, de menor calidad y precio.

Teodoro Ardemans,⁷ en las *Ordenanzas de Madrid*, dedicaría algunos párrafos a los que hacen yeso, indicando como elegir la mejor cantera, y dando consejos para su calcinación o elaboración. Asimismo, señalaba:

Que cada cahíz de yeso haya de tener doce fanegas cabales [...] vale cada cahíz, en el tiempo presente, a treinta y un reales de vellón, que es un precio muy regular, para los que lo fabrican ganen para comer, y no desacomodado para todos [...]. Que en los talleres de yeso no se les impida la visita a los Alarifes de Madrid [...] y si alguna vez hallaren alguna cosa contra las Ordenanzas, hayan de denunciarlos. Que no puedan alterar los precios [...] sin dar cuenta a Madrid en su Ayuntamiento [ARDEMANS, 1720, pp. 123-124].

En el *Catastro del Marqués de la Ensenada* [1751] se menciona la existencia de canteras de yeso en Vallecas. Asimismo, se citan fabricantes y trajinantes de este mineral, caso de Phelipe Quiñones, con utilidades de 12.000 reales, o Eugenio López Talanda, con 1.100 reales. Las diferencias de facturación entre estos dos personajes llevan a pensar que Quiñones tendría una gran explotación, con varios operarios a su servicio.

En el *Registro de Rentas Beneficiales y patrimoniales de la Villa de Vallecas* [1754; Archivo de la Villa, Ref. 31-79-14] se registran varias citas concretas al yeso, caso de las canteras de Matrán situadas al sur del pueblo; la cantera Blanca en el cerro Altero; así como la cantera de Ambrosio, cuya ubicación desconocemos.

Según Madrazo Madrazo *et al.* [1991, p. 65], en 1761 había en Vallecas 42 vecinos encargados de sacar, preparar y transportar hacia Madrid, tanto piedra de pedernal como yeso. Se menciona a un tal Manuel Morón: “rico labrador, con una importante yesería”, donde se empleaban 50 jornales y 15 mulas.⁸

La importancia de estas actividades económicas y la cercanía a la capital hicieron que Vallecas se convirtiese en la tercera población de Madrid, con 2.397 habitantes [CENSO DE FLORIDABLANCA, 1786].⁹

2. EL TRANSPORTE DEL YESO HASTA MADRID

En la historia de las vías de transporte del yeso de Vallecas hacia Madrid, ha sido de gran relevancia el denominado camino de los Yeseros,¹⁰ antigua ruta de carretas que unía ambos municipios. Las referencias encontradas relativas a este topónimo se remontan a 1753. Los arrieros y carruajes circulaban mejor por esta ruta, más llana, que por el camino Real de Madrid a Valencia. El trazado iba desde las canteras más antiguas: Los Barranquillos, El

7. Maestro Mayor de Obras del Ayuntamiento de Madrid (1700) y Tracista Mayor de las Obras Reales (1702).

8. Manuel Morón también era comerciante de alimentos [*Diario noticioso, curioso, erudito y comercial, público y económico*, 02/03/1759, p. 97].

9. Detrás de Getafe.

10. El profesor José Luis García Heras ha recopilado en su blog la historia de la Avenida de San Diego, que transcurre por parte del antiguo trazado del camino de los Yeseros [GARCÍA HERAS, 2021].

Olivar o Panderuelo, situadas en las proximidades del arroyo de La Gavia y del camino de la Magdalena,¹¹ hasta llegar a Atocha, lugares donde se fueron construyendo varias yeserías.¹²

A finales del siglo XVIII apareció una ruta alternativa, el canal del Manzanares. Su construcción fue una gran obra de ingeniería. Pretendían crear una vía navegable desde el Manzanares hasta Lisboa. Comenzó su edificación en 1770, empezando a operar hacia 1778,¹³ y fue comprada por La Corona, en 1779. Entre sus usos prioritarios estaba el transporte del yeso y otros materiales: “Actualmente corre la construcción del canal por cuenta del Rey. Con él se ha logrado poner varios molinos, transportar el yeso y madera con barcos de 500 a 700 quintales” [LARRUGA, 1787, 1, p. 70]. Por eso, Fernández Talaya [2006, p. 525] señala que “el yeso y la cal también se podrían traer a la ciudad con mayor comodidad, abaratando considerablemente su precio”. La construcción de este conducto, operativo durante 90 años, trajo la apertura de nuevas canteras de yeso y sus correspondientes hornos.

Se dispusieron así de dos medios de transportes alternativos, que convivieron en ese periodo: la carretería y el barco. El primero se hizo casi exclusivo cuando el Canal del Manzanares fue clausurado, en 1860. Las partidas de yeso llegadas por el cauce, con Vallecas participando de forma destacada, fueron relevantes en el suministro a la capital. Existen numerosas referencias históricas al camino de las Yaserías del Canal,¹⁴ actual paseo de Yaserías, situado al inicio del canal.¹⁵ Esta vía urbana era el tránsito obligado para el yeso vallecano, desde el embarcadero hasta los tres hornos,¹⁶ molino para el mineral y almacenes situados en las inmediaciones. Dichas instalaciones se levantaron para suministrar material de construcción hacia la zona sur de la ciudad [MADOZ, 1848, 11, p. 198].

Al parecer, la industria yesera fue muy floreciente en los cerros que bordean la margen izquierda del canal, quedando algunos vestigios cerca de Mercamadrid, que corresponden a las antiguas canteras del Olivar, Panderuelo, Cerro Altero, etc. También está el caso de la Casa del Yeso¹⁷ y otros. Una disminución de los costes del transporte ayudaría a la moderación de

11. El camino de la Magdalena es la prolongación de la senda anterior hacia el Manzanares.

12. Caso de la gran fábrica de yeso de Vicente Morales [La Correspondencia de España, 24/05/1892, p. 4] o la yesería de Don Mariano, en el Barrio Sur [La Correspondencia de España, 14/05/1863, 1.803, p. 2].

13. Al discurrir el canal por el Sur y Oeste de Vallecas serviría para sacar sus productos hacia Madrid, disminuyendo de esta forma los fletes: “Cada uno de los barcos de transporte podrá llevar setecientos quintales, y actualmente pueden llegar hasta cerca del lugar de Perales, que son dos leguas de distancia, en donde se saca yeso de buena calidad y se conduce al lavadero del Hospital, y hasta el principio del Canal, en beneficio de los compradores” [PONZ, 1774, 3, p. 156].

14. El toponímico Camino de las Yaserías del Canal aparece a mediados del siglo XIX, antiguamente era el Paseo del Cristo de las Injurias.

15. MADOZ [1847, 10, p. 553] señala que el canal sirve “para el transporte de yeso a la capital, por medio de barcas”. En la calle Yaserías del Canal estaba la llamada popularmente Yasería de Arganzuela [Diario Oficial de Avisos de Madrid, 06/05/1870, p. 3].

16. Estos hornos procesaban el aljez que llegaba por el canal, desde Vallecas.

17. MADOZ [1848, 11, p. 198] realiza una pormenorizada descripción de la estructura del canal, así como los sucesivos cambios y obras que sufrió en su corta historia. Sitúa la Casa del Yeso en terrenos de Vallecas cercana a la quinta esclusa del canal y del puente de La Gavia.

los precios. Recogemos una cita del *Diario de Madrid* [08/10/1816, p. 431]: “Habiéndose abierto los talleres de yeso en polvo, fabricado de nuevas canteras en el Real Canal del Manzanares, en donde se halla a precios cómodos tanto el cahiz de yeso negro [...] como el blanco finamente tamizado; se advierte que al que quiera ir por ello con sus caballerías o carruajes se le rebajará porte y puertas”.

En *El Sol* [29/01/1927, p. 8] se recoge una de tantas citas sobre el fin de la aventura del canal: “Muchos advertían que había bastado medio siglo, para que, aun no abandonada la obra, sino proseguida, estuviera ya en decadencia”. A principios de la segunda mitad del XIX, los yesos vallecánicos podían llegar ya por ferrocarril a la capital, el canal estaba dejando de tener sentido, siendo subastado por tramos en 1862.

3. MADRID NO QUIERE HORNOS DE YESO

La cuestión debatida sobre la insalubridad de los hornos de yeso en la ciudad es un tema antiguo. En *Trabajo breve sobre las Ordenanzas de la Villa de Madrid y policía de ella* [1661],¹⁸ hay un capítulo dedicado a “Los Alfares, Jabonerías y Yaserías”:

Muchas cosas son necesarias [...] por evitar el daño, señalarlas situación: para las fábricas las yaserías [...]. Traen consigo [...] el continuo humo de su fuego, el recelo de quemarse las casas vecinas [...], los dolores de cabeza; y el ruido que se causa, cuando a fuertes golpes de palancas se sutaliza, y molesta a los vecinos [...], aunque permitidas estas cosas, se les debe situar lugar. Sean para su ejercicio, y fábrica los arrabales, no arrimen á Templos ni Monasterios, ni a casas [...], porque como son seguidos los daños, sean seguros los ejercicios [TORIJA, 1760, pp. 139-140].

En el año 1788, Juan de Villanueva informó al Rey que se manifestaba partidario de desplazar los hornos de yeso a las afueras. En la misma línea coincidían el personero de la Villa y la Sala de alcaldes de Casa y Corte, entendiendo que su permanencia se oponía a las reglas de buena policía urbana, ya que su fuego podría dar lugar a incendios, sus ruidos generar molestias para el vecindario y sus humos u olores crear perjuicios para la salud. Por ello se propuso el traslado al extrarradio, cerca de los caminos imperiales que se construían entre la Puerta de Toledo y el Portillo de Embajadores. Finalmente, el 16/04/1803, Carlos IV rubrica el dictamen del Consejo, estableciendo que: “Para aminorar las causas de incendios así como para el ornato y comodidad de la población era conveniente que se estableciesen fuera del recinto no solo las fábricas de yeso sino también las de teja, alfarería, ladrillo, tintes, fraguas de herreros, caldereros, batidores de oro y tahonas”, señalando un plazo de seis meses para el traslado de las fábricas de yeso, teja o ladrillo y medidas transitorias de prohibición de nuevas instalaciones, pero con tolerancia de las existentes del resto de oficios [EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, 1990, p. 36].

En la primera mitad del siglo XIX, se publican las *Ordenanzas Municipales de Madrid sobre conducción del yeso, labra de piedras y maderas* (30/10/1838) [SABATINI, 1844, p. 224-226]. No solo la producción de materiales de construcción generaba problemas a los ciudadanos,

18. Utilizamos una versión de 1760, pero hay otras ediciones, de estas *Ordenanzas*, anteriores y posteriores.

también lo hacía su transporte, por ello se solicitaba que el movimiento de yeso para obras, realizado por lo general a lomo de caballerías, pasase a hacerse mediante carros. Más adelante, en el *Proyecto de Ordenanzas del Ayuntamiento Constitucional de Madrid de 1896* (Art. 89) manifiestan: “Los carros que conduzcan cal o yeso irán perfectamente cubiertos con toldos y cortinas de cuero, de tal manera que resulten, completamente cerrados, o bien con una lona gruesa que, abrazando por completo el cargamento y sujeto con cuerdas en toda su extensión, impida que traspase el polvo y se caiga el material en las calles”.

La legislación fue progresando, prohibiéndose incluso la venta de yeso en el interior de la ciudad. En las *Ordenanza municipal de policía urbana y rural para la villa de Madrid* (1847, Art. 207), se señala que los establecimientos insalubres, “como los almacenes de cal y yeso [...] no podrán situarse sino en los barrios considerados como arrabales y bajo las condiciones que se establezcan a consecuencia de una escrupulosa visita de estos establecimientos que ha de verificarse por la autoridad municipal” [*Gaceta de Madrid*, 27/12/1847, p. 3].

La cuestión sanitaria/ambiental también llegaría de forma temprana a Vallecas. En 1861, el pleno del Ayuntamiento analizó una instancia que varios vecinos habían dirigido al Gobernador civil de la provincia quejándose por las molestias que ocasionaban las dos fábricas de yeso y una de cal que se encontraban funcionando dentro del pueblo. El gobernador solicitó al Ayuntamiento información al respecto, y de la contestación se desprende que las dos fábricas de yeso estaban muy céntricas y el engorro era debido al paso continuo de carruajes que deterioraban las calles, generando la acumulación de aguas estancadas. La fábrica de cal sería menos problemática, ya que se situaba cerca de límite del pueblo [*Libro de Actas de las Sesiones celebradas del Ayuntamiento de Vallecas*, sesión de 17/04/1861]. En este periodo se aprobaron leyes estatales que limitaban el establecimiento de determinadas industrias consideradas peligrosas o insanas dentro de las localidades (R.O. de 11/04/1860 y 19/06/1861), normas generales que fueron incorporándose de forma paulatina a las nuevas ediciones de las ordenanzas municipales.

4. EL INICIO DE LA EXPLOTACIÓN MASIVA DE LOS YESOS

A comienzos del siglo XIX, Madrid contaba con 220.000 habitantes, llegando a finales de la década de 1850 a 300.000. El ritmo creciente de población obligó a planificar su desarrollo. Los primeros planes de ampliación urbana se iniciaron en 1846. La reina Isabel II, mediante un R.D. (08/04/1857), autorizó al ministro de Fomento, Claudio Moyano, para que formulase un *Proyecto de Ensanche para Madrid*. Se realizaron varias propuestas, siendo la más importante la del arquitecto Carlos María de Castro. Este, basándose en un cálculo sobre el aumento de población en un horizonte de cien años, propondría un aumento de la superficie edificada en más de 1.500 Ha, al N y NO de la ciudad. Fue aprobado el 19/07/1860 bajo la denominación popular de *Plan Castro para el Ensanche de Madrid*.

La construcción del Ensanche fue lenta (1860-1940) y durante ese tiempo la propuesta inicial fue desvirtuándose, aumentando incluso la densificación prevista. Las obras de ampliación y construcción de los nuevos barrios, que resultaron sólo al alcance de la

burguesía, tales como Salamanca, Retiro, Chamberí o Argüelles, trajeron consigo la necesidad de grandes cantidades de mano de obra y materiales de construcción, para llevarlas a cabo, por eso, según Valenzuela Rubio [1979, p. 784], en Vallecas la explotación de las canteras de yeso alcanzó una gran trascendencia económica adquiriendo “carácter masivo durante la segunda mitad del siglo XIX”.

Paralelamente, se produjo la construcción de los ferrocarriles que partían desde Madrid hacia Aranjuez (1851), Guadalajara (1859) y Zaragoza (1865), así como la línea de contorno (1866) y los primeros tranvías (1871). Por otro lado, a mediados del siglo XIX, comenzó lentamente la construcción de una serie de fábricas y fundiciones básicas en la ciudad, que servirían de soporte para la posterior industrialización, en el siglo siguiente. Los factores mencionados resultaron determinantes para el aumento de una fuerte demanda de materiales de construcción. Por todo lo anterior, se produjo la llegada de una gran cantidad de trabajadores. Este proletariado se asentó masivamente en el extrarradio de la ciudad, formándose barrios nuevos, de muy baja calidad y carentes de todo tipo de infraestructura, en torno a las vías de comunicación, es el caso de La Guindalera, Prosperidad, Tetuán o Ventas. Algunos de los nuevos núcleos se establecieron en los pueblos colindantes, como Carabanchel o Puente de Vallecas. Este último, había comenzado a desarrollarse en torno a la carretera de Madrid-Castellón, así como a las vías y talleres del ferrocarril de MZA. Su población creció notablemente en las siguientes décadas, en una progresión mucho mayor que la villa de Vallecas,¹⁹ convirtiéndose de manera cada vez más evidente en un suburbio de la ciudad.

El incremento de la actividad yesera se aprecia en los medios de comunicación. Según el *Diario de Avisos de Madrid* [04/05/1846, p. 2]: “en el puente de Vallecas, inmediato a esta corte, se ha abierto una fábrica nueva de yeso, de muy buena calidad, donde se quemaba piedra de una de las mejores canteras de Vallecas”. Asimismo, en el *Diario de Avisos de Madrid* [30/05/1846, p. 2] se señala que en este lugar: “se vende yeso muy superior por ser de la mejor cantera, llamada La Cañada”. La fábrica podría denominarse Iris, porque en el *Diario Oficial de Avisos de Madrid* [14/12/1847, p. 7] se menciona una fábrica de yeso con dicho nombre, situada junto al Puente.

Para entrar en Madrid con materiales de construcción se debían pagar unas tasas municipales, así como otras estatales, tal y como se menciona en el *Diario de Avisos de Madrid* [30/05/1846, p. 2 y 2/12/1846, p. 1], donde la Intendencia de Rentas de la provincia publica la *Conclusión de la tarifa de los derechos de Hacienda Pública y arbitrios que se cobran en la aduana y puertas de Madrid. Comprendido en los arbitrios el aumento que en ellos se ha servido aprobar S. M., para indemnizar al Ayuntamiento de Madrid la baja que ha experimentado desde 1º de agosto de 1845 por las alteraciones que en determinados artículos hizo en la antigua tarifa la de consumos del nuevo sistema tributario* (Tabla 1).

19. El Ayuntamiento de Vallecas nombró allí por primera vez, en 1866, un alcalde pedáneo.

Tabla 1. Arbitrios sobre el yeso que entraba en Madrid (1845).

<i>Producto</i>	<i>Peso o medida</i>	<i>Hda. Pública</i>	<i>Municipalidades</i>	<i>Total (reales)</i>
Yeso blanco	carro	4,24	1,06	5,30
	mayor	4,32	1,08	5,40
	menor	4,20	1,05	5,25
	costal ²⁰ de fanega ²¹	4,08	1,02	5,10
Yeso negro	carro	1,06	0,08	1,14
	mayor	1,12	0,03	1,15
	menor	1,08	0,02	1,10
	cahíz ²²	1,14	0,08	1,22
Yeso (piedra)	carro	1,06	0,06	1,12
Yeso mate	con 3 mulas	20,00	3,60	23,60
	mayor	20,32	3,07	23,29
	menor	20,10	3,05	23,15

En el periódico *El Espectador* [15/07/1847, p. 4], se recogen unas reclamaciones al Ayuntamiento de Madrid:

Llamamos muy particularmente la atención del ayuntamiento de esta corte acerca del estado de abandono en que se halla el camino llamado de los Yeseros [...], apenas pueden transitar carros, especialmente desde las yeserías hasta la huerta titulada de Herrera, camino que conduce a las canteras de Vallecas. Dicho camino va siendo de los más transitables, ya porque las fábricas de yeso situadas más abajo del cementerio tienen que valerse de él para la conducción de la piedra que necesitan para su fabricación [...] y existiendo motivos tan poderosos no dudamos se pondrá por quien corresponda un pronto remedio.

Parece ser que, pese a que el yeso era una fuente de importante de ingresos en las arcas municipales, estos aportes no repercutían en la mejora de los caminos.

La cuestión explotó cuando el Ayuntamiento de Vallecas quiso sacar tajada impositiva, aplicando tasas locales al transporte de yeso. Por ese motivo se publicó una nota en diversos periódicos, caso de *La Esperanza* [05/08/1847, p. 4], señalando:

20. Costal es un saco o bolsa grande de tela resistente que sirve para transportar diversos géneros, caso del yeso, y que puede llevarse a la espalda. Un costal equivale a doce fanegas de 7 arrobas y 8 libras. Una arroba equivale a 11.506 kg y una libra a 460 gr.

21. La fanega es una medida de capacidad para áridos, en Castilla tiene 12 celemines y equivalía a 55,5 l.

22. En Madrid, el cahíz equivalía a 690 kg.

Una de las riquezas que posee el pueblo de Vallecas, son las abundantes canteras de piedra de yeso blanco y negro que hay en su término, beneficiadas exclusivamente por sus vecinos, y cuya utilidad puede regularse de quince a veinte mil duros anuales. La extracción se hace generalmente por forasteros que pagan siete reales por carro, a quienes se les exige además desde noviembre último, para alivio de sus contribuciones, un real por cada carro de mulas, y veinte y cuatro maravedís por el de bueyes, habiéndose subarrendado esta nueva exacción, en el presente año, en doce mil y pico reales. Además, se exige ocho maravedís por cada res vacuna que bebe en la fuente del pueblo. Si estos recursos injustos, pues que ningún poder tiene el ayuntamiento de Vallecas para imponer contribuciones por la extracción de sus riquezas, después de ser bien pagadas, lo tuviesen los demás pueblos de la Península por la extracción de los suyos, sería un buen medio para aliviar el recargo de sus contribuciones. Llamamos la atención de quien corresponda, sobre tamaños abusos, que, en otro país mejor administrado que éste, no serían de ningún modo tolerados.

En *La Esperanza* [23/08/1847, p. 4] hablaban de una “especie de contribución forzosa” que se exige a las explotaciones de yeso, “porque de este modo indirecto se coarta el ejercicio de la industria y del comercio, en perjuicio siempre del interés general”.

Tal fue el impacto mediático logrado por la denuncia de este exceso impositivo, que intervino la administración para corregirlo. Según *El Clamor Público* [02/12/1847, p. 4]: “El jefe político de esta provincia ha extirpado el abuso que cometía el ayuntamiento de Vallecas exigiendo cierta cantidad por la extracción del yeso de las canteras”.

Madoz [1849, 15, p. 599] mencionaba la existencia, en Vallecas, de “la explotación de grandes canteras de yeso, a lo que se dedican unas 100 personas, cuyas piedras se conducen también a Madrid” y a otros municipios.

5. YESERÍAS CERCANAS AL PUENTE DE VALLECAS

En 1856, se mencionaba ya la yasería de José Seco en las cercanías del Puente de Vallecas y del arroyo de Abroñigal, entonces camino de Vallecas, luego calle del Pacífico [*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 10/04/1856, p. 2].²³

Las referencias a esta fábrica son numerosas: un trabajador, de veintiséis años, Gabino Fernández, se arrojó a la noria de la fábrica, falleciendo inmediatamente [*La Esperanza*, 26/01/1865, p. 4]. También se cita a la empresa cuando se escapó un galgo de la finca [*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 09/03/1875, p. 3]; por causa de un incendio en las instalaciones [*El Pabellón Nacional*, 27/01/1878, p. 3]; y con motivo de un asesinato en sus cercanías [*La Iberia*, 13/08/1878, p. 3]. De igual forma, en *El Imparcial* [13/11/1895, p. 3] se señala que un operario llamado Antonio Segura Brotons, de veintisiete años, cayó muerto repentinamente, sin que una vagoneta, que en aquel momento pasaba junto a él, le causase lesión alguna. En el *Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración*, de 1885 y años siguientes, la empresa aparece a nombre de Herederos de José Seco. Poco después, *La*

23. Por diversas cartografías sabemos que la fábrica de Seco estaba en la parte de Madrid ciudad, no en la del Puente de Vallecas. Al menos desde 1898 existe la Calle de Seco, que parte de Pacífico, hoy Avenida de la Ciudad de Barcelona.

Correspondencia de España [15/01/1891, 12.124, p. 3] da noticia del suicidio, en Moncloa, de Carmen Seco “sobrina del dueño de una fábrica de yeso”. En septiembre de 1906, importantes lluvias generaron desbordamiento nocturno del arroyo Abroñigal, penetrando las aguas con violencia en la yesería y quedando impedida la salida de los operarios [*El Correo*, 05/09/1906, p. 1]. Esta finca y fábrica,²⁴ así como sus canteras en Vallecas, fueron alquiladas por el abogado Faustino Udaeta a Gregorio Alonso;²⁵ en *La Época* [23/02/1908, p. 2] dieron noticia de un crimen que afectó a los dos partes.

A principios del siglo XVIII, existía una aduana entre Vallecas y Madrid, cerca del Abroñigal, controlando el paso de mercancías por carretera. En 1793, se trasladó dicho fielato, media legua más lejos, hasta la Fuente de Higares (Portazgo). Se justificaba el cobro de los aranceles de S.M. por el necesario arreglo de los caminos. Asimismo, hay noticias de la fábrica de yeso de J.B. Hontán, en la carretera de Vallecas pasada la Aduana nueva, que en 1866 ya usaba la máquina de vapor en la molienda (Fig. 2).²⁶ En esta carretera se cita también, en 1874, la Fábrica de los Catalanes, propiedad de Vía Rivas y Comp.

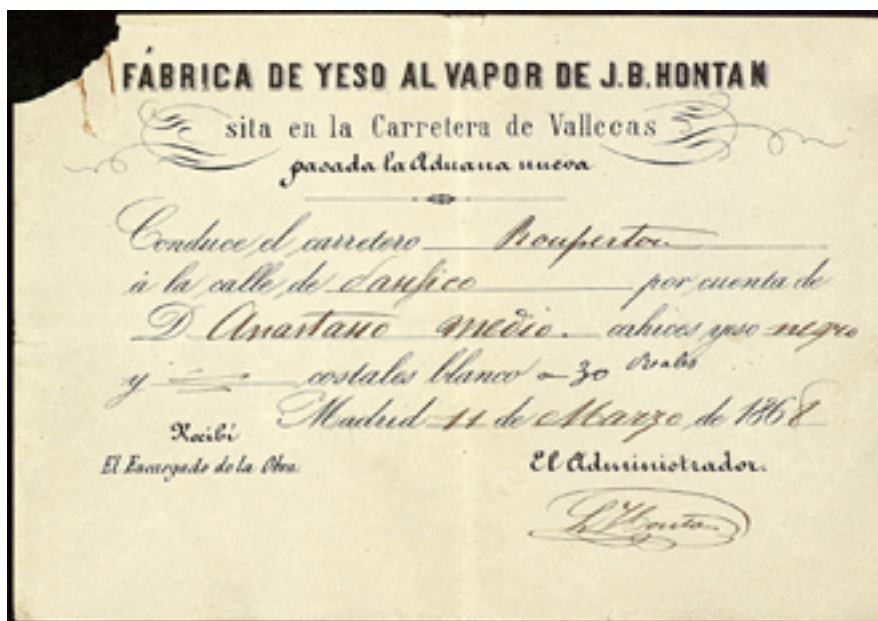


Figura 2. Recibo de la fábrica de yeso de J.B. Hontán de 11 de marzo de 1868.

Fuente: Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid.

24. Sus canteras estaban en Vallecas, en el km 13 del ferrocarril yesero.

25. Alonso fue un apellido frecuente entre los yeseros vallecánicos.

26. En *La Correspondencia de España* [01/10/1888, p. 4] se recoge la puesta en venta o arriendo de una fábrica de yeso montada a la moderna, donde mencionan “una máquina de vapor 12 caballos de fuerza”.

Las mayores producciones y nulas condiciones de seguridad causaron un mayor número de accidentes laborales. Así, según el *Comercio de España* [11/10/1872, p. 5], un operario de una yasería, cercana al puente de Vallecas, sufrió una caída al hundirse un horno, rompiéndose un brazo y sufriendo otras graves heridas. Tras pasar por la casa de Socorro, sería trasladado al Hospital General con pocas esperanzas de vida.

6. EL TRANVÍA A VALLECAS

Los incrementos productivos yeseros trajeron la necesaria reforma del transporte. Así, en el *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid* [16/11/1864, p. 1], se publicó la solicitud para la puesta en marcha de un tranvía de tracción animal desde Madrid hasta Vaciamadrid y Arganda, pasando por Vallecas, para llevar materiales de construcción a la capital. Pero hubo un informe contrario del Ayuntamiento capitalino, por causa de su trazado urbano y posibles molestias a los vecinos [*Libro de Actas del Ayuntamiento de Madrid*, 16/03/1865, Fol. 205 y ss.].

El Ayuntamiento de Vallecas, ante la petición de información por parte del Gobierno Civil sobre el expediente de utilidad pública del proyecto, mostró, el 20 de enero de 1866, por unanimidad, su oposición, por poner en riesgo la economía de la localidad, que en aquel tiempo obtenía buenos beneficios del transporte de yeso a Madrid, utilizando 150 carros.²⁷ En este escrito se señalan los costes y beneficios²⁸ en aquella situación previa. Como se aprecia más adelante, de nada sirvió la oposición del Ayuntamiento, ya que el tranvía se puso en marcha algunos años más tarde.

Una década después, José Cavaller solicitó autorización, obteniendo el permiso para el estudio y puesta en marcha de un tranvía de tracción animal Madrid-Arganda, con 28 km de recorrido. Cavaller pasaría este derecho a Luis Figuera y Silvela.²⁹ La instancia con la solicitud de concesión de explotación, dirigida por Luis Figuera al Estado (05/07/1875), sería resuelta favorablemente por R.O. del Ministerio de Fomento, de 29/01/1878, según el pliego de condiciones establecido por una R.O. de 08/12/1877. La línea debía transcurrir desde el km 3 de la carretera de Madrid-Castellón, en el actual barrio de Pacífico, hasta Arganda, pasando por Vallecas, y estar en funcionamiento en enero de 1881 [*Gaceta de Madrid*, 06/02/1878, pp. 305-306; AYUNTAMIENTO DE MADRID, 1906]. Poco después, en el *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid* [1/06/1878, p. 1], se publicó el acuerdo de concesión de fondos provinciales, para la subvención de 500 Ptas por km de tranvía construido, pero no se abonarían estas ayudas hasta que la línea se hallase en funcionamiento.

27. Los de cuatro mulas llevaban de media 170 arrobas.

28. En el acta se refleja que cada cahíz de yeso de sesenta arrobas se vendía en Madrid por 8 o 9 reales de vellón y la piedra de yeso por 24 reales cada cien arrobas. De esta última cantidad, se deducían 7 reales para pagar al pedrero, y 3 reales del portazgo, con lo que el transportista recibía 14 reales.

29. Luis Figuera, fue un político e ingeniero de minas formado en París [*Revista Minera*, 1892, p. 125].

En el *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid* [11/09/1878, p. 3], se describe la constitución, el 22/04/1878, de la Compañía del Tranvía de Madrid a Arganda, ante el notario José García Lastra. La empresa estaría formada por Luis Figuera, el brigadier León López Francos,³⁰ el propietario y comerciante Hipólito Sáenz-Rodríguez³¹ y el vecino de Arganda José Cebrián Salbanés. El capital social era de 625.000 Ptas, en 2.500 acciones de 250 Ptas. Luis Figuera no aportó capital, pero se le asignaron 600 acciones a cambio del proyecto y logro de la concesión.

La dirección de la Compañía del Tranvía de Madrid a Arganda solicitó, al Gobierno Civil, la instrucción de expediente de utilidad pública, según la Ley General de Obras Públicas de 13/04/1877, aportando una relación de propietarios de fincas a expropiar. En el *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid* [15/11/1878, p. 1] se publicó la relación de expropiados, especificándose desde Gobernación el plazo de 15 días para presentarse ante el alcalde de Vallecas, para realizar cuantas reclamaciones considerasen convenientes. Poco después, las obras del tranvía fueron declaradas de utilidad pública [*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 11/01/1879, p. 1].

Según *El Globo* [20/11/1879, p. 3]: “Se ha inaugurado el tranvía de Madrid a Vallecas, que se abrirá probablemente a la explotación el lunes inmediato”. En 1881, la línea ya tenía abiertos 6 km, hasta Vallecas, pero sin llegar cruzar las vías del tren Madrid-Zaragoza, situación aún no resuelta.

En estos primeros años del tranvía, hay que señalar el asesinato del yesero, con explotación en Los Barranquillos, Emigdio Santamaría.³² Todos los sábados se desplazaba desde Madrid, con dinero para satisfacer la nómina de sus obreros, 5.000 a 6.000 reales, apeándose un kilómetro antes de llegar al cruce con las vías del tren y luego, por un camino, llegaba a su cantera. Apareció muerto, el 29/07/1882, a 100 m de la yesera [*El Debate*, 01/08/1882, p. 3]. El autor del robo y homicidio, Eustaquio Martínez, fue detenido y condenado a muerte [*El Globo*, 21/06/1884, p. 3].

La Compañía del Tranvía de Madrid a Arganda no acababa de resolver el cruce con la línea de tren Madrid-Zaragoza, logrando una prórroga de 15 meses para finalizar las obras [*El Demócrata*, 17/02/1881, p. 2]. Estas infraestructuras no terminarían en plazo y por ello fue cancelada la licencia. El 14/02/1883, se disolvió la sociedad y sus bienes pasaron a Hipólito Rodríguez, refundando la compañía el 04/04/1883 [TARTAJÓ, 2014]. El capital social de la nueva empresa fue de 1.500.000 Ptas y estaba formado por 3.000 acciones de 500 Ptas [*El*

30. Marqués de Francos.

31. Hipólito Sáenz-Rodríguez (Hipólito Rodríguez) tuvo múltiples negocios en Logroño, donde fue concejal. Diputado a Cortes (1881) por el Partido Liberal, estuvo casado con la hermana de Práxedes Mateo-Sagasta, varias veces presidente del Consejo de Ministros.

32. Emigdio Santamaría, fue diputado (en 1869 y 1873) del Partido Republicano Democrático Federal. Era dueño de distintos negocios, llegando a ser concesionario del canal de Aranda de Duero.

Día, 07/01/1884, p. 4]. Los dueños, aparte de Rodríguez, fueron Ricardo de Álava,³³ Pedro Varela y Pedro Serapio Fernández³⁴ [ALBERICH GONZÁLEZ, 2013, p. 168]. Poco después, por R.O. del Ministerio de Fomento, se transfirió la concesión de la línea a Rodríguez [*La Unión*, 02/05/1883, p. 3]. Según *El Liberal* [07/01/1884, p. 4], durante varios meses se estuvieron vendiendo obligaciones de la Compañía del Tranvía de Madrid a Arganda. Se trató de 15.000 obligaciones a 90 Ptas/título, total 1.350.000 Ptas, ofreciéndose un rédito anual del 6,6 %. Ello indica las necesidades de capitalización de la empresa.

En mayo de 1884, se aceptó una modificación del proyecto original,³⁵ considerando la empresa no continuar la vía hasta Arganda, pero sí alargar el trayecto hasta el km 9 de la carretera de Castellón [TARTAJÓ, 2014]. Tramo, cuya apertura estaba prevista para agosto de dicho año [*El Día*, 16/07/1884, p. 4], pero aun faltarían algunos kilómetros más para la terminación de la línea.

A finales de 1884, se publica una R.O. del Ministerio de Fomento, por la que los derechos, obligaciones y responsabilidades de Hipólito Rodríguez pasaban a la nueva Compañía del Tranvía de Madrid a Arganda [*El Día*, 31/12/1884, p. 3]. Según Decreto (17/07/1885), se recoge lo acordado en las Cortes Generales para que se ampliase el plazo concedido para la terminación de las obras del tranvía [*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 09/08/1885, p. 502]. A finales de 1885, la empresa estaba bien capitalizada tras haber logrado más de 1.450.000 Ptas, gracias a la emisión de obligaciones [*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 27/06/1886, p. 8].

Según *Industria e Invenciones* [18/07/1885, p. 27], la Dirección General de Obras Públicas publicó “la información que se ha de verificar para la sustitución del motor animal por el de vapor en el tranvía de Madrid a Arganda”. Esto ocurrió en 1888: “Ayer tarde se efectuó la prueba oficial del tranvía de vapor de Madrid a Vallecas. La locomotora efectuó el recorrido en menos de 15 minutos. Dicho tranvía se abrirá muy pronto a la explotación” [*La Monarquía*, 15/06/1888, p. 3]. Noticia dada también por *El Liberal* [16/06/1888, p. 4]: “En presencia de los ingenieros del Gobierno se ha verificado la prueba oficial del tranvía de vapor de Madrid a las canteras de Vallecas [...]. Esperamos que pronto se abrirá a la explotación el tranvía que, abaratando y facilitando los transportes, ha de prestar un inmenso servicio a la industria yesera, única riqueza del inmediato pueblo de Vallecas”. Se trata de una acción que fue de gran relevancia para la industria yesera vallecana, con una gran demanda desde la capital.

33. Ricardo de Álava Carrión era sobrino del acaudalado Miguel Ricardo de Álava Esquivel, el general Álava, del que acabó heredando. Puso capitales en ferrocarriles, caso del tren de la Horta Norte. Según algunos, dilapidó rápido la fortuna por causa de su ludopatía.

34. Pedro Serapio tuvo algunas inversiones en ferrocarriles, como el tranvía a vapor Ciudad Real-Daimiel.

35. Para aceptar el nuevo proyecto fue clave la concesión de otro similar, por R.O. de 20/07/1881, dado al ingeniero Juan Carlos Morillo, para una línea ferroviaria entre Madrid y Vaciámadrid, dedicada a transportar yeso desde las canteras de la zona del valle del Jarama. Poco después, el 19/04/1883, se crearía la Compañía de Ferrocarril de Madrid a Arganda, a la que se transfirió la concesión. El 30/07/1886 se abriría la línea entre ambas localidades. Este hecho sería determinante para que la Compañía del Tranvía de Vallecas a Arganda decidiese abandonar el objetivo de que la línea llegase hasta esta última localidad.

Por fin se construiría el resto de la línea, hasta la cantera de yeso del Gallinero, situada en el km 13,5 de la carretera Madrid-Castellón [TARTAJO, 2014]. Según *La Correspondencia de España* [11/07/1888, p. 2]: “La compañía del Tranvía a vapor de Madrid a Arganda por Vallecas, pondrá en explotación hoy miércoles el trayecto comprendido entre Madrid y las canteras de Vallecas”, tras comprar una locomotora Krauss y vagones fabricados por Herbrand [PERIS TORNER, 2009]. Este tranvía, pasaría así a ser conocido popularmente como Ferrocarril Yesero o La Maquinilla [CASTELLANOS y COLORADO CARRASCO, 1988].

El trazado definitivo comenzaba en Pacífico, atravesaba después el arroyo Abroñigal, para girar a la derecha por la calle de La Presilla (calle Monte Igueldo), continuar por el camino de Yeseros (calle Martínez de la Riva) con varios puntos de parada, caso de La Presilla (P.K. 1,150), Villa Roja (P.K. 1,860) y Huerta del Hachero (P.K. 3,050), hasta llegar a la estación del tranvía de Vallecas (P.K. 5,772), donde se ubicaban las cocheras y talleres. Poco después, cruzaba por el paso a nivel de las vías del ferrocarril Madrid-Zaragoza. El trazado llegaba a la plaza de la Constitución de Vallecas (P.K. 6,500), donde existía un apartadero, siguiendo luego hasta el km 13,5 de la carretera de Castellón, cantera del Gallinero, con algunos ramales intermedios a otras fábricas y canteras. La vía se construyó con un carril Haarmann, de ancho métrico, suministrada por Osnabrück [Revista de la Sociedad Central de Arquitectos, 30/03/1884, p. 65; PERIS TORNER, 2009].

Según *La Época* [18/05/1888, p. 3], numerosos vecinos solicitaron a Fomento que se modificase el trazado del tranvía a su paso por Vallecas. Se estaban realizando obras por la céntrica Calle Real, vía urbana estrecha y populosa, pudiendo ocasionar accidentes, además de inutilizar la entrada a algunas viviendas, entre otros problemas. La petición, vecinal y municipal, fue atendida por el Ministerio y el trazado se cambió hacia la Calle Aljaro, resultando un tramo nuevo de 560 m desde el paso a nivel del ferrocarril de MZA hasta la plaza del pueblo.

En *La Iberia* [27/09/1891] se señala que el descarrilamiento de cinco vagones cargados de piedra de yeso: “de un ferrocarril existente en aquel termino que sirve a unas canteras cercanas a la localidad”. Se trataba del ramal a las canteras de Manuel Vélez, donde resultaron gravemente heridos dos operarios que maniobraban los vagones.

En la *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros* [10/12/1896, p. 357] se cita que: “La Dirección general de Obras públicas ha autorizado a D. Miguel Font y Bater para que ocupe los terrenos de dominio público necesarios para construir el ferrocarril de servicio particular de vía estrecha, tracción a vapor, y con destino al transporte de minerales de yeso desde Vallecas a las canteras de la Cuesta de Perales”.³⁶ Asimismo, se dan noticias de este ramal en *La Voz de Vallecas* [15/01/1899], donde se informa del acuerdo alcanzado para la construcción de un ferrocarril económico, que partiría de la fábrica de yeso *La Catalana* y terminaría en las canteras de la Cuesta de Perales, con un recorrido de 3 km, con el objeto de transportar piedra, incluyendo una advertencia “a los dueños de las tierras que ha de atravesar la línea, que tendrán hasta el 27 del corriente mes para hacer sus reclamaciones”.

36. La Cuesta de Perales está al SE de Vallecas.

Una nueva sociedad, La Vascongada, se anexionó a La Catalana, iniciando la expansión del ramal, desde La Cuesta de Perales hasta Monteveijo. En octubre, se solicitó autorización para que una máquina de ferrocarril circulase por la calle de Villaverde, petición inicialmente desestimada por la corporación municipal [*Libro de Actas de Sesiones del Ayuntamiento de Vallecas*, 1907-1908, sesión del 06/11/1907, fol. 95, p. 48]. Una vez aceptado el paso de trenes, la corporación les conminó por escrito al arreglo de la céntrica calle, en el tramo de ferrocarril hasta su fábrica, debido al alto uso de esta vía pública.

Por R.O. de 24/08/1912, conocemos la adjudicación a Federico Locatelli³⁷ de la extensión del ramal de la Cuesta de Perales hasta Monteveijo, adquiriéndose una locomotora tipo Decauville con el fin de atender el tráfico de yeso [PERIS TORNER, 2009]. Según *Los Transportes férreos* [16/09/1912, pp. 7-8]:

Por Real orden de Fomento de 24 de agosto último; se admite la renuncia de la Compañía La Vascongada de la concesión del ferrocarril minero de vía estrecha de la Cuesta de Perales Monteveijo en la provincia de Madrid, considerando peticionario de la misma D. Federico Locatelli, éste se otorga definitivamente la mencionada concesión. Trátase de un ferrocarril de apenas un kilómetro, para transportes de piedras, minerales, carbón, sillería, maderas, ladrillos, teja y hierros.

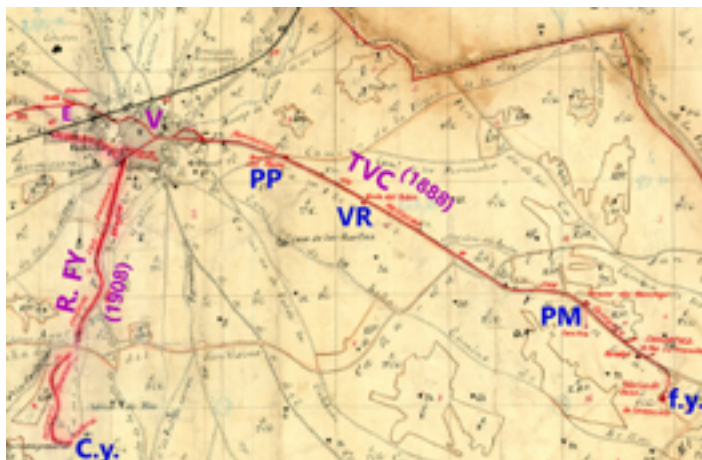


Figura 3. Tranvía de Vallecas a Canteras (TVC) a finales del s. XIX. En el recorrido se encontraban la estación del tranvía yesero, villa de Vallecas, Parador de Pocho (PP), Venta del Rubio (VR), Parador del Manchego (PM) y Fábrica la Invencible (f.y.). También se representa el Ramal del Ferrocarril Yesero (RFY) a la Cuesta de Perales (C.y.).
Elaboración propia, sobre el Mapa Topográfico de Vallecas 1:25.000 de Manuel MÓNICO [1875].

37. Federico Locatelli Zamora era hijo de Carlos Locatelli Abogradiz, ayudante de Amadeo de Saboya, y oficialmente su segundo secretario. Acompañante del monarca desde su llegada a España (1871), fue propietario del *Tranvía de Circunvalación* (1873) y uno de los principales protagonistas en el turbio entramado de influencias y negocios relacionados con la creación de líneas de tranvía en Madrid. Su hijo Federico continuó y amplió el campo de sus empresas e inversiones, siendo accionista de La Vascongada [TARTAJÓ, 2009, p. 181].

En resumen, la puesta en marcha en 1881 de La Maquinilla favoreció la extracción de yeso. A partir de 1884, se fueron abriendo ramales a las diferentes fábricas de la zona.³⁸ A partir de 1888, el trazado del Tranvía a Vallecas y Canteras llegaba hasta las canteras del Gallinero (carretera de Castellón, km 13,5) y fábrica de yesos La Invencible. Entre 1888 y 1913 se construyó el ramal de ferrocarril yesero hasta la Cuesta de Perales y Monteviejo (Fig. 3).

7. EL YESO A FINALES DEL SIGLO XIX. LOS PRIMEROS CONFLICTOS LABORALES

Según el *Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración* [1880, p. 463], existían varias fábricas de yeso en Vallecas, caso de: 1, Julián Guerrero; 2, Feliciano Mombiela y Compañía³⁹ (Fig. 4); 3, Juan Bautista Mombiela; 4, Eusebio Guillermo Roux y Compañía;⁴⁰ 5, Paulino Sánchez; y 6, José Sánchez Montoya. En los *Anuarios* siguientes (1881-1884), se citan a los mismos yeseros. Además, habría otras canteras y fábricas, como las de Emigdio Santamaría o las del barón de Benifayó.



Figura 4. Factura de Feliciano Mombiela y Cía. de 5 de mayo de 1877.

Fuente: Biblioteca Digital de la Comunidad de Madrid.

38. No sólo se construyeron ramales a las yaserías, sino también a otras industrias, como la fábrica de gres Greco Española.

39. La familia Mombiela poseía una vasta extensión de tierras en la cuesta del Portazgo, carretera de Castellón km 4 [*El Deporte Velocipédico*, 20/03/1895, p. 10], así como otras fincas rústicas y urbanas. Tenían también canteras en la zona de Las Cumbres [*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 14/05/1907, p. 3]. Juan Bautista Mombiela (Jean Baptiste Monvielle), era natural de Verdets (Francia). En las cédulas catastrales declaraba ser comerciante de profesión. En el *Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración* [1885, p. 410] aparece como propietario de un almacén de yeso en el paseo del Prado. En otro *Anuario* [1880, p. 463] se presenta como transportista, así como comerciante de vinos y licores. No estuvo casado, pasando sus negocios y propiedades a su sobrino Feliciano.

40. La era de Roux se encontraba cerca del cementerio de la villa [IGLESIA TRAVERSO, 1929, p. 16]. Eusebio Roux aparece con diversos negocios en Vallecas, caso de una fábrica de harinas [*Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración*, 1888, p. 560 y 1896, p. 648] y una tienda de tejidos [*Anuario del comercio, de la industria, de la administración*, 1896, p. 648].



Figura 5. Molienda del yeso en la fábrica de Roux en Vallecas.

Fuente: MARTÍNEZ DE VELASCO [1883].

Se trataba de una época de incremento productivo y mejoras tecnológicas. Antonio Montenegro⁴¹ patentó unos molinos yeseros. Sus innovaciones llegaron pronto a Vallecas (Fig. 5), según recoge Martínez de Velasco [1883, pp. 155-158]:

La molienda del yeso, que desde antiguo se efectuaba con rodillos arrastrados por mulas, ocasionando excesivo coste de fabricación [...] los fabricantes [...] han intentado sustituir con el vapor el costoso trabajo de las mulas: no sólo se han ensayado molinos españoles, sino varios otros importados de Inglaterra [...] pero que dejan mucho que desear respecto a la calidad [...]. Este problema [...] ha sido ya resuelto por el Ingeniero D. Antonio Montenegro, al inventar el molino que representamos [...]. El nuevo molino produce yeso tan suave y mucho más igual que el resultante del sistema ordinario [...]. El primero que se estableció hace más de un año, en la yesería Grande (calle del Sur) está moliendo diez cahices de yeso en cada hora, dándolo cernido por un cedazo que le acompaña, tal cual devuelve al molino la granza que resulta; más por efecto de un ligero perfeccionamiento los nuevamente constituidos no necesitan del cedazo, en virtud de que dan el yeso sin granza, y que por consiguiente se envasa éste como sale del molino: así es el molino establecido recientemente en Vallecas, en la yesería de los Sres. Roux, el cual está moliendo doce cahices por hora [...]. El mecanismo de la potente transmisión que exige este rudo trabajo es subterráneo, con fácil acceso para efectuar el engrase, y la fuerza del motor para la molienda referida ha de ser de 4 a 5 caballos.

Otro de los personajes yeseros de Vallecas de finales del siglo XIX fue Julio Falcó, barón de Benifayó.⁴² En el periódico *El Liberal* [30/05/1883, p. 7] se publicó un artículo sobre sus canteras y fábrica, señalando:

Las canteras distan de Vallecas, donde está construida la fábrica, unos cinco kilómetros [...]. La calidad de la piedra es excelente, y mejorando siempre a medida que se profundiza. Hoy la conducción

41. El ingeniero Antonio Montenegro fue autor de más de 40 patentes. En cuanto a los molinos de yeso mencionar la patente de invención 2.154 (16/01/1882) y la patente de adición 3.256 (21/04/1883) [Archivo Histórico de la Oficina Española de Patentes y Marcas].

42. El barón de Benifayó vino a España en 1871, con Amadeo de Saboya, siendo nombrado Montero Mayor del Reino. Fue varias veces senador.

a la fábrica se verifica por medio de carros, hasta tanto que se construya el ferrocarril nuevo proyectado entre la fábrica y las canteras. Al año se transportan 3.000.000 de arrobas de piedra o sea 94,315 toneladas. De arcilla o ripio el trasporte es de unas 600.000 arrobas. La fábrica, que es notable por la extensión que ocupa y por la acertada dirección que en ella preside, elabora por día 130 a 150 cahíces de yeso negro y en ella se ocupan, incluyendo los operarios de las canteras, unos 100 obreros.

Asimismo, en la *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos* [30/05/1884, pp. 113-114] se recoge que:

Dicha fábrica posee buenas canteras [...]. El mineral se encuentra casi en la superficie, pues la capa de tierra que le cubre alcanza poco más de un metro de espesor, y la explotación se verifica a roza abierta por bancos, que se franquean a barreno y pico, trasportándose en carros [...]. El transporte de piedra se eleva anualmente a la suma de 34 a 35.000 toneladas y a 600 el de arcilla, materia que, como es sabido, es necesario mezclar al yeso en cantidad de un 20 a 25 por 100 para que el fraguado se verifique más lentamente, permitiendo más fácilmente el manejo del material. La fábrica ocupa una superficie de 5.300 metros cuadrados, está cercada de tapias y a su entrada se encuentra una báscula, de 25.000 kilogramos de fuerza, para pesar carros. En los depósitos de piedra de yeso, perfectamente dispuestos y en fácil comunicación con los hornos, hay espacio para almacenar 10.000 toneladas. Tres grandes naves paralelas constituyen la principal edificación del establecimiento: una que sirve de almacén al ripio [...] en la del centro está establecido uno de los dos molinos del sistema de Montenegro; y en la tercera, en forma de ancho túnel, se encuentran las bocas de descarga de los hornos y en ella se parte la piedra, ya deshidratada o cocida, para conducirla a los molinos. Los hornos son siete, de los cuales dos producen el yeso blanco y los restantes el negro, pudiendo dar entre todos la cantidad de 60.900 arrobas, quemando 700 toneladas anuales de carbón de piedra [...] máquina de vapor semifija, de la fábrica de Hermann Lachapelle, de París, y de 14 caballos de fuerza, y dos molinos [...] el destinado al yeso negro, en una plaza enlosada, sobre la que ruedan, por zonas concéntricas de distintos radios, seis rodillos cónicos de piedra, precedidos y seguidos de cuchillas distribuidoras y rastros dentados, que esparcen uniformemente la piedra. Esta se vierte por una gran tolva sobre el cuerpo central del molino, pasando los obreros hasta ella por un puente. El molino para el yeso blanco tiene análoga disposición, pero consta solamente de dos cilindros, y ambos reciben el movimiento de la máquina de vapor por medio de una correa, que mueve un árbol de transmisión horizontal colocado bajo tierra, y éste, a su vez por un engranaje, la trasmite a los molinos. La maquinaria se completa con un amontonador mecánico y los cedazos necesarios para el cuidado y separación de granzas [...]. La cantidad que produce esta fábrica anualmente es de 45.000 cahíces de á 60 arrobas en diez horas diarias de trabajo, empleando 50 operarios, cuyos jornales varían de dos a seis pesetas, y un considerable número de carros y mulas para el transporte.

Otra descripción se publicó en *El Día* [31/07/1883, p. 1]: “Se ocupan en ella, incluyendo los operarios de las canteras, más de cien obreros, cuyo jornal varía desde 2 pesetas hasta 6,25. Además [...] existe un gran número de carros y caballerías para conducir el yeso a Madrid, que es el centro más inmediato de consumo”. También en *Industria e Invenciones* [23/02/1884, p. 74] se aportan numerosos datos, como que en sus hornos se consumían 650 t de hulla/año.

En los *Anuarios del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración* [1885, 1886] se menciona la existencia de nuevas empresas yeseras: 1, Pablo Corral; 2,

Anacleto García; 3, Mariano Orejón; y 4, Manuel Vélez y Cía.,⁴³ desapareciendo de la lista Mombiela y Julián Guerrero. En los *Anuarios* de 1887 y 1888, ya no se menciona la fábrica del barón de Benifayó.⁴⁴

Se desconoce la fecha exacta en que surgieron las primeras organizaciones sindicales en Vallecas. Con el establecimiento de las grandes empresas yeseras comenzaron también los primeros conflictos laborales, posiblemente incluso antes de que el movimiento obrero estuviera plenamente estructurado.⁴⁵ Según *El Siglo Futuro* [18/04/1883, p. 3]:

Los trabajadores de las canteras de donde se saca la piedra y ripio para las fábricas de yeso, trataron hace ocho días de declararse en huelga si no se le aumentaba el precio a cada carro [...] todos quedaron conformes, a excepción de un padre de familia, que dijo que tenía que trabajar para poder mantenerla. Esto fue lo bastante para que a este infeliz se le tratara de asesinar de una manera alevosa, aprovechándose de la oscuridad de la noche al retirarse a su casa. Le dispararon a boca de jarro un tiro que, aunque no de gravedad, le hirió en la cabeza de refilón [...] y en una mano.

Se estima que la primera Agrupación Socialista de la Villa de Vallecas se fundó alrededor de 1890. Poco después tuvo lugar “la apertura de una nueva agrupación en las cercanías de las industrias yeseras del barrio de San Diego, y no muy lejos del floreciente cruce comercial del Puente de Vallecas” [NUÑO SEVILLA, 2002]. En el IV Congreso del Partido Socialista Obrero (Madrid, 08/1894) intervino ya un delegado vallecano.

Esta estructura social-sindical impulsó las huelgas en Vallecas, como la de obreros de las tejas de Doña Carlota (06/1899), que dejó desabastecida en cierta medida a Madrid de ladrillos. Los trabajadores que pedían incrementos salariales se enfrentaron a otros obreros que trataban de acudir al trabajo: “La Guardia civil logró apaciguar los ánimos” [*El Globo*, 28/06/1899, p. 3]. Los patronos no subieron los salarios, las protestas duraron varios días y al final hubo cerca de 30 detenidos por enfrentamientos.

43. Empresa propiedad del ingeniero Esteban Armitage y del vallecano Manuel Vélez García. El señor Armitage había sido director de La Nueva Máquina Agrícola [*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 02/06/1889, p. 2]. Fue denunciado por estafar a la empresa Santiago Tayner, de la que era consultor [*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 19/08/1889, p. 2], pasando varias veces por los juzgados por diversas causas. Manuel Vélez era ganadero y fue alcalde de Vallecas [*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 03/09/1867, p. 3]. Uno de sus hijos, Wenceslao Vélez López, también sería alcalde [*El Imparcial*, 20/06/1905, p. 1]. Según el *Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración* [1905, p. 744], la empresa Vélez y Compañía tenía fábrica de cemento en Vallecas. En el *Anuario Riera* [1908, p. 2.937], aparecen como propietarios de la yesería la viuda de Manuel, Soledad López, con sus hijos.

44. Podría ser que, tras el fallecimiento del barón de Benifayó en 1899, la fábrica no desapareció, sino que fue adquirida por Vicente Albertos, y pasó a llamarse La Invencible, aunque cabe la posibilidad de que la adquisición fuese anterior a su muerte [*Arquitectura y Construcción*, 06/1923, Suplemento 1, p. 8]. Carecemos de información al respecto, pero se trata de una importante fábrica dotada de tres grandes naves [*Revista de la Sociedad Central de Arquitectos*, 30/05/1884]; esto coincide con las imágenes disponibles de La Invencible. Otro dato, ya que encaja en esta hipótesis, es que la factoría estaba en la carretera de Castellón, a 5 km del pueblo.

45. Una de las pioneras fue la Sociedad de Obreros de la Construcción de Vallecas, que se acabaría uniendo a UGT, sindicato fundado en 1888 [*El Mundo*, 07/04/1909, p. 3].

8. LAS YESERÍAS A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX

Hacia 1900, Vallecas tenía más de 10.000 habitantes. Entonces, el tren yesero se convirtió en algo importante, ya que no sólo permitiría el envío de materiales de construcción a Madrid, sino también el desplazamiento de numerosos trabajadores.

Según *El Liberal* [02/02/1900, p. 2]: “Un carro tirado por una mula fue no hace mucho arrollado y materialmente hecho polvo por un tren que, cargado de piedra hasta los topes, marchaba a toda velocidad”. El trenecillo discurría por las calles del populoso barrio de Nueva Numancia, generando numerosos accidentes, ruidos y humos. Aunque los horarios a veces no se cumplían, el paso de los trenes era, más o menos, cada hora y media y el trayecto desde Pacífico a Vallecas se realizaba en unos 35 minutos [*Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 1902, p. 284].

En el Plano de Madrid y pueblos colindantes, a escala 1:7.500, de Facundo Cañada (1900), se aprecia, en su parte principal, el inicio de la línea, en Pacífico, y su recorrido a través del barrio del Puente de Vallecas. También se puede observar el ramal de la yesería de Seco. Este mapa incluye, asimismo y en dibujo complementario, a los municipios próximos a la capital, caso de Vallecas, donde se pueden comprobar las ubicaciones de varias fábricas, como Roux o La Catalana.

En *El Liberal* [15/04/1900, p. 3] se recoge el dato de un asesinato ocurrido el día anterior en una yesería, sita en la calle San Juan de Vallecas, propiedad de Roux y Compañía:

[...] fueron los protagonistas Jenaro Bravo [...] y Odón Jiménez Pérez [...]. Ambos trabajaban juntos en una yesería [...] se ocupaban [...] en descargar un carro con materiales para el establecimiento en que servían. Sin que se sepa a punto fijo la causa [...] ambos sujetos se trabaron de palabra, insultándose mutuamente. De los insultos no tardaron en venir a vías de hecho, siendo el primero en realizarlos el Jenaro Bravo, que haciendo uso de un bastón que halló a mano, descargó un fuerte golpe a su rival. A esta agresión contestó Odón Jiménez sacando una navaja de regulares dimensiones, con la cual asestó una terrible puñalada en el pecho á Jenaro, huyendo en el acto. El herido, al sentir la puñalada, retrocedió dirigiéndose con paso vacilante a una tahona distante unos setenta metros de la yesería y al llegar a la puerta de aquélla cayó muerto. Al huir el agresor se dirigió a la delegación del distrito del Congreso, donde confesó su crimen y se puso a disposición del delegado haciendo también entrega de la navaja. Al poco rato se personó el juzgado en el lugar del crimen, levantando el cadáver y ordenando la traslación del homicida a la cárcel.

A principios del siglo xx, la principal zona productora de yesos de la provincia de Madrid era Vallecas [MONZÓN, 2019]. En esto tuvo algo que ver la constitución, en 1905, de una nueva empresa yesera, La Vascongada, creada “para explotar una patente para la fabricación de yeso homogéneo y artículos de construcción” [*Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 10/06/1905, p. 16]. Su capital social fue de 750.000 Ptas, en 1.500 acciones de 500 Ptas cada una,

[...] distribuidas en tres series de 500 acciones, denominadas A, B y C, de las que, la primera serie, representará el valor de la aportación de la fábrica “La Catalana”,⁴⁶ situada en Vallecas, y de las canteras y ferrocarril a ella anexos; la segunda se adjudica al señor Basaldúa⁴⁷ como remuneración de la patente que va a explotar esta entidad, y la tercera, que se emitirá cuando convenga, y está suscrita por los fundadores de la Compañía, será hecha efectiva cuando las necesidades del negocio lo requieran.

La escritura de constitución se firmó en Bilbao, ante el notario José María Garande (12/04/1905),⁴⁸ siendo socios Daniel de Balsadúa, el teniente coronel Manuel Cano, Enrique González de Careaga⁴⁹ y el conde Federico Locatelli [*Bilbao*, 02/02/1907, p. 51].⁵⁰

La Vascongada adquirió también una importante cantera de ripio⁵¹ ubicada junto al cementerio, por cuya intensa labor de extracción puso en peligro alguna de las tapias del propio camposanto [*Libro de Actas de Sesiones del Ayuntamiento de Vallecas*, 1907-1908, 08/1908].

Según la *Gaceta de los caminos de hierro* [24/02/1908, p. 5]: “El tranvía a vapor de Madrid a Vallecas y Canteras viene arrastrando una vida lánguida y difícil, limitando su tráfico a un escaso movimiento de viajeros y a un reducido transporte de yesos. Ahora se ha concertado su venta a la Compañía Madrileña de Urbanización”, empresa de Arturo Soria y Mata.⁵² La CMU se dedicaba al transporte ferroviario, construcción, sector inmobiliario y servicios urbanos, caso de la generación de electricidad, entre otros. Con dicha operación pretendían “tener yeso de primera mano más barato” para sus numerosas obras.

46. La Vascongada absorbió a La Catalana.

47. El ingeniero Daniel de Basaldúa, tenía la patente de invención 29.783 (10/05/1902). Se trataba de un procedimiento para la obtención de yeso homogéneo. Basaldúa había sido gerente de *Yesos y Cementos SA*, de Bilbao.

48. Antes de esto, a principios de 1905, se formó una sociedad, de capital vasco y catalán, llamada Basaldúa y Durán sociedad en comandita, para explotar en Cataluña las patentes de Basaldúa. Claudio Durán, era un arquitecto que tenía una empresa dedicada a las construcciones con hormigón armado, sistema Monier. Se anunció entonces que Basaldúa constituiría en breve nuevas sociedades, caso de La Vascongada [Bilbao, 22/04/1905, p. 219].

49. Gentilhombre de Alfonso XIII y comodoro de los barcos de la Familia Real

50. También entraron en el accionariado Antonio de Arteche [*Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24/09/1908, p. 10], Manuel de Carvajal, José Velasco y José Jauregui [*Bilbao*, 22/04/1905, p. 219].

51. Ripio es un término minero, utilizado frecuentemente para designar a la piedra menuda. En Vallecas existían varias canteras de ripio. Aquí hace referencia a una mezcla de arcillas (peñuela) y yeso, usada para formar un mortero destinado al relleno del núcleo de un muro o como aglomerante para aplicar a los espacios disponibles entre mampuestos

52. La creación de la empresa Tranvía de Estaciones y Mercados se debe a la solicitud de José Calatayud y Vicente Gisbert para la apertura de una línea entre Chamberí y Pacífico (1873). Pero, fue Arturo Soria, en 1876, quien acabó haciéndose con esta compañía, cuya pretensión era unir el ferrocarril con los mercados, para abastecerlos. No logró el objetivo final, pero si se puso en marcha una línea que unía Pacífico con Sol y Quevedo, dedicada al servicio de viajeros. La compañía estaba presidida por Luis Escrivá de Romaní y dirigida por el propio Soria. En 1894, Arturo Soria pondría en marcha CMU, la empresa inicialmente contaba con dos líneas de tranvía (Cuatro Caminos-Fuencarral y Ventas-Canillejas), adquiriendo, en 1908, el tranvía a Vallecas.

La CMU no solo compró el ferrocarril yesero Madrid-Vallecas-canteras, sino que también adquirió y urbanizó los terrenos próximos a la vía. Según *La Ciudad Lineal* [10/02/1908, p. 13]:

Concertada esta operación por la representación de las dos empresas en términos para ambas ventajosos [...] falta no más que las dos Juntas Generales, aprueben o desapruében el proyecto de contrato [...]. La Junta General de la Sociedad del Tranvía lo ha aprobado ya. Con idéntico objeto se convoca nuestra Junta. Son once kilómetros de línea en explotación que unidos a la línea concedida y que en breve construiremos, prolongación de la Ciudad Lineal hasta Vicálvaro y Vallecas [...]. Aparte de estas razones importantes que aconsejan la adquisición [...] hay una excepcional, la conveniencia de tener el yeso de primera mano más barato en toda la longitud de nuestras líneas para todas las construcciones que se hagan de Ventas a Canillejas, en la Ciudad Lineal y de Cuatro Caminos a Fuencarral y Colmenar.

El 09/04/1908, la Junta General de accionistas de la CMU aceptó por unanimidad la rúbrica del contrato. Según *La Ciudad Lineal* [20/04/1908, pp. 888-890], la operación tuvo un coste de 250.000 Ptas, más las 10.000 Ptas entregadas en el momento de la firma. Estas 250.000 Ptas se irían aportando en 10 plazos anuales, de 25.000 Ptas cada uno. El dinero se obtendría fundamentalmente gracias a una hipoteca de 50.000 Ptas, por vías férreas y las restantes instalaciones del tranvía, dada por la Sociedad de Crédito Mobiliario Español, mientras que las 200.000 Ptas restantes podrían “ser emitidas en obligaciones para su reparto a los acreedores si les conviene”. En la nueva empresa señalan que sus propósitos eran “favorecer todo lo posible los intereses y las comodidades del vecindario de Vallecas [...] activando el tráfico del yeso y [...] ampliando el servicio de viajeros”. Estas mejoras se irían produciendo de forma paulatina a lo largo de dos años. Parece ser que no adquirieron todo el trazado, ya que la vía que iba desde Vallecas hasta La Cuesta de Perales y Monteveijo tenía otro propietario, Federico Locatelli.

En *La Ciudad Lineal* [10/02/1908, p. 13] se decía que se necesitaba “un envase del yeso que evite los inconvenientes numerosos que tienen los sacos en que ahora se hace el transporte de este material de construcción”. Se pretendía, gracias a un fardo ligero y resistente, evitar la pérdida de material y la suciedad que esto generaba, así como qué tuviesen un peso homogéneo: “El privilegio de esta invención podría proporcionar suficiente recompensa al inventor”.

En *La Ciudad Lineal* [30/04/1908, p. 706] se mencionan las primeras mejoras:

Hemos adquirido una tierra contigua a nuestra estación para prepararla al mayor tráfico de yeso [...] estamos arreglando la vía abandonada a las canteras y el material móvil, y esperamos que las autoridades y el vecindario de Vallecas a cuya prosperidad tanto hemos de contribuir, corresponderán a nuestros esfuerzos y buena voluntad con la benevolencia que merecemos [...]. D. Luis Soria, lleva todo el peso de esta difícil transformación de un negocio ferroviario amenazado de caducidad por el Gobierno en un buen negocio que esperamos rinda más de 500 pesetas diarias al establecerse el contacto con el ferrocarril de la Ciudad Lineal, obra de dos o tres años.

Según Sánchez Rodríguez [1995, p. 23], a principios del siglo xx, en la provincia había 33 explotaciones de yeso, de las cuales 25 estaban en Vallecas. De esa época se conoce también una cantera denominada El Francés, gracias a una noticia de un toro que se había escapado en la zona, que fue herido por disparos de la Guardia Civil [*La Época*, 26/07/1906, p. 3]. Según el *Anuario Riera* [1908, p. 2.937], en Vallecas existían las siguientes yesterías: 1, Vicente Albertos

(La Invencible); 2, Mariano García; 3, Mauri y Compañía; 4, Roux y Compañía; 5, Viuda de Sánchez; y 6, Viuda e Hijos de Vélez. Además, estarían en activo otras canteras como las de Seco, junto al km 13 de la carretera de Castellón, así como otras factorías no recogidas en dicha publicación, caso de La Vascongada. Muchas de estas fábricas estaban ya activas en el siglo XIX, como las de Roux, Vélez, Sánchez o La Invencible. En 1910, hay noticias de la construcción de una nueva yesería en la zona de las canteras, cuya obra correría a cargo de la compañía de Arturo Soria [*La Ciudad Lineal*, 10/03/1910, p. 1867].

El tranvía de Vallecas se puso al servicio del sector yesero, aumentando su parque móvil y mejorando las instalaciones. Según *La Ciudad Lineal* [20/10/1909, p. 10]: “Han quedado terminadas la colocación de la báscula para pesar vagones en la Estación y la de la placa giratoria para descargar yesos en los almacenes del Sr. Vélez en el Pacífico”. Por otro lado: “En las canteras de yeso de Vallecas se va a ampliar la línea para que la explotación pueda hacerse en condiciones más económicas de carga y de transporte” [*La Ciudad Lineal*, 30/10/1909, p. 1.634]. Asimismo, en 1910, se iniciaron las obras “para el tendido de las nuevas vías en las canteras de yeso de los Sres. Seco y Albertos” [*La Ciudad Lineal*, 10/07/1910, p. 2.074], ramales que se terminarían en 1911: “Conseguida la autorización para atravesar la carretera y construidos ya 800 metros de vía en breve quedarán puestos los otros 200 metros de vía que faltaban para servir la fábrica de yeso de D. Vicente Albertos penetrando los vagones en ella facilitando la carga” [*La Ciudad Lineal*, 10/12/1910, p. 2.008].

En el Archivo Histórico Ferroviario existe un expediente de información comercial sobre el trasiego de yeso procedente de Vallecas, del que se desprende que hubo negociaciones entre MZA y La Vascongada sobre transportes. En él figuran las cantidades de yeso procedentes de Vallecas, en 1911 (Fig. 6), incluyéndose una tarjeta personal del conde Locatelli, con anotaciones a mano que indicaban las cantidades remitidas y el precio por tonelada.



Figura 6. Expediente relativo al transporte de yeso de Vallecas a Madrid.

Fuente: Archivo Histórico Ferroviario. Compañía MZA. Servicio Comercial. Oficina Comercial, signatura D-0748-006 (1911-1912).

En la *Estadística Minera* [1911, p. 313] se señala que “en el término de Vallecas se hace la explotación de la piedra de yeso para surtir a Madrid, que tiene verdadera importancia; pero no se ha logrado que los explotadores ni el Sr. alcalde hagan caso alguno de las diversas comunicaciones que en petición de datos se les ha dirigido”. Hay que mencionar la publicación en la *Gaceta de Madrid* [1908] de una circular conminando a los alcaldes que comunicasen la relación de canteras de sus municipios, con sus producciones. Como se puede apreciar hubo reticencias a dar esta información, pero se aportan ya datos en la *Estadística Minera* de 1912 y años posteriores. Hasta entonces no había casi cifras de producción, ni relación del número de trabajadores, ni apenas otras noticias, tales como el sistema de explotación, maquinaria utilizada, etc.

En las cercanías de la fábrica La Invencible, sus propietarios, Vicente Albertos y Compañía,⁵³ tenían varias canteras. En una, situada en el km 15 de la carretera de Castellón, se produjo un grave accidente. Los obreros colocaron seis cartuchos y para protegerse de la explosión se retiraron a una cueva próxima, como siempre solían hacer. Señala la *Correspondencia de España* [22/02/1912]: “al estallar los barrenos, la convulsión que sufrió el terreno hizo que la cueva se desplomara sobre los seis infelices que en ella habían buscado refugio. Dos de ellos, muchachos de pocos años, pudieron escapar, gracias a su agilidad y a su viveza; pero los otros cuatro, cuando se dieron cuenta de lo que ocurría, ya no pudieron salir de su encierro y fueron envueltos por una nube de tierra, polvo y pesados pedruscos”. En *El Siglo Futuro* [23/02/1912, p. 2], la descripción es más exhaustiva. Así, tras el desplome de la cueva

[...] dos de ellos, a los que por suerte sólo les había cubierto una débil capa de tierra, lograron [...] desembarazarse del impedimento, y comprendiendo que sus compañeros se encontraban en más grave caso, se dirigieron al pueblo, en donde informaron de lo ocurrido. Muchos obreros de la yesería, otros jornaleros y vecinos del pueblo y trabajadores y empleados del tranvía de Vallecas acudieron rápidamente [...]. Gran ardor se puso por todos ellos en la faena de levantar las tierras desprendidas. En poco tiempo fueron descubiertos los cuatro cuerpos; pero dos de ellos ya no tenían vida. Los salvados con vida eran Antonio Romero y Nicolás Sáinz, y ambos presentaban gravísimos magullamientos y lesiones, especialmente el primero, que había sufrido la fractura de la base del cráneo. Este infeliz está casado y tiene siete hijos. Los muertos se llamaban Pedro de la Cruz Hernández, que también deja viuda e hijos, y Nicanor Ramírez Delgado, de quince años. Fueron trasladados los cadáveres al Depósito judicial de Vallecas, donde se les practicará la autopsia. También se trasladó a los heridos a dicho pueblo, cuyo Juzgado municipal ha instituido las primeras diligencias.

Con motivo del accidente, la Jefatura de Minas dispuso que el ingeniero Pedro Pérez emitiera un dictamen, que luego pasaría al Juzgado de Getafe. En la *Estadística Minera* [1912, pp. 294-296], el jefe de Minas de Madrid, Juan Falcó, señalaba que, con motivo del siniestro “tuve así noticia de la verdadera importancia de dichas explotaciones [...] este año dispuse que el citado Ingeniero verificase en el mes de noviembre una visita de Policía y diese noticia de las diferentes Sociedades que a la explotación de la piedra de yeso y fabricación de este

53. Vicente Albertos (†h.1926) y Eutimio Prieto constituyeron una sociedad para la fabricación y venta de yesos, con un capital social de 120.000 Ptas, aportando al 50% cada socio, en metálico, maquinaria y utensilios industriales, así como una fábrica de yeso y terrenos unidos a ella, sitios en término de Vallecas [*Madrid Científico*, 1911, p. 538].

material de construcción se dedican en el referido término municipal”. Entre las conclusiones expuso que

[...] resulta que son muchos los puntos de arranque, y que éste se verifica en muchos casos en pequeñas canteras, en otros formando explotaciones de verdadera importancia, y siempre o casi siempre a destajo, es decir, por obreros independientes que venden luego el mineral arrancado a las diferentes fábricas establecidas en las inmediaciones, que pertenecen a particulares, y a Compañías, alguna muy importante, en las que se hace la calcinación del mineral, obteniendo los yesos negro y blanco y la escayola, que en su totalidad se consume en las construcciones de Madrid.

El precio de venta de la piedra es verdaderamente el precio del arranque, pues cuando las dificultades que presenta la cantera son de alguna importancia, ya por empobrecimiento, ya por existir una montera que obliga a un costoso movimiento de tierras que encarece el precio del arranque, el fabricante, que casi siempre es el dueño de la cantera, viene en ayuda de los destajistas arrancadores y quita la montera por su cuenta o hace a su costa las obras de desescombros necesarias para preparar el banco, hasta hacer posible otra vez el destajo, sin perjuicio de la intervención e inspección que para el mejor resultado en la clase del mineral.

Pérez aportó una descripción de las distintas empresas:

La principal de las cinco fábricas es [...] La Vascongada, regida por el Sr. Conde de Locatelli, a cuya amabilidad debemos no sólo los datos a ella referentes, sino haber conseguido que los demás fabricantes hayan suministrado los datos [...]. La Sociedad La Vascongada hace su explotación principalmente en dos canteras, situadas una en la cuesta de Perales y otra donde llaman Monte Viejo. El frente de la primera, cuyo agotamiento está cercano, pues la explotación se encuentra ya próxima a las colindantes, tiene unos 20 metros de altura, y hubo tiempos en que tenía más de 30 metros. Los minerales producidos en esta cantera son transportados por un ferrocarril propiedad de la Sociedad a su fábrica de Vallecas. Tiene [...] 13 hornos en marcha, y está construyendo otros cuatro. La capacidad de los hornos en trabajo actualmente es: 2 hornos de 150 toneladas cada uno; 1 horno de 100 toneladas cada uno; 5 hornos de 90 toneladas cada uno; 3 hornos de 80 toneladas cada uno y 2 hornos de 60 toneladas cada uno. Los cuatro hornos en construcción están calculados para 120 toneladas cada uno. [...] dispone [...] de los siguientes aparatos: seis trituradores Averly para 10 toneladas hora cada uno; dos elevadores para 20 toneladas [...] tres tolvas de palastro de 60 toneladas de capacidad cada una, y una tolva de madera de ocho toneladas de capacidad. Para dar movimiento a todos estos aparatos tienen instalados dos motores de gas pobre, uno tipo Otto, de 45 caballos, y otro Crosley, de 25, con sus correspondientes gasógenos alimentados por antracita de Asturias. El carbón con que alimenta sus hornos es de Puertollano. La Sociedad posee dos líneas de ferrocarril, de anchura de un metro entre carriles. Una de ellas parte de la fábrica, y a los 300 metros empalma en la plaza de Vallecas con el ferrocarril Madrid-Vallecas-Canteras [...] y la otra, que tiene próximamente cuatro kilómetros de longitud, va desde la fábrica a las canteras de la cuesta de Perales, que antes se citan. Tiene en construcción una nueva línea que, partiendo del tercer kilómetro de la línea anterior, llegará a las nuevas canteras que en preparación tiene en el paraje denominado Monte Viejo, que antes se cita, donde la explotación se establecerá seria y ordenadamente en dos puntos principalmente. Para el servicio del transporte por sus líneas dispone la Sociedad de tres locomotoras. Una de 40 caballos y dos recientemente adquiridas de la Casa Coppel, de 60 caballos. Tienen 20 vagones-plataformas de cinco toneladas y 22 de capacidad de seis toneladas. Los depósitos de yeso para la venta los tienen establecidos en el paseo del Pacífico [...] donde el material fabricado llega por el ferrocarril [...]. El trabajo en las canteras y en la fábrica se hace de sol a sol [...]. Cuando la explotación se hace a jornal, se paga el de 3,50 a los picadores y el de 2,50 y 3 pesetas a los peones y acarreadores. El mineral arrancado a destajo se paga a 1,15 la tonelada, y el transporte hasta la fábrica resulta a 0,50 la misma unidad. La cantidad de yeso fabricado en 1912 en esta fábrica asciende a 41.600 toneladas métricas, que en los depósitos establecidos en el paseo del Pacífico se vende a 12 pesetas, representando un valor de 499.200 pesetas.



Figura 7. Anuncio publicitario de la fábrica de yesos La Invencible.
Fuente: *El Eco de la Patronal* [01/01/1928].

Sigue a esta fábrica en importancia “la perteneciente a D. José Díaz, cuya producción subió en 1912 a 14.080 toneladas, que según declaración del interesado se vendió en su fábrica a 10 pesetas, importando su valor 140.800 pesetas. En tercer lugar, se encuentra la fábrica de la Sociedad La Invencible, cuyos productos fueron 8.000 toneladas, que valoran en la declaración correspondiente a 9,75 pesetas, importando el total 78.000 pesetas. Y, por último, la de D. Paulino Sánchez, cuya fabricación sólo alcanza la cifra de 960 toneladas y un valor total de 9.600 pesetas [...]. El valor total del yeso fabricado en Vallecas asciende a 778.800 pesetas, según las declaraciones de los interesados”. No se mencionan aquí a Roux y Compañía o Mauri y Compañía, aunque esto no significa su desaparición.

La CMU compraba yeso de La Invencible (Fig. 7) para sus propias construcciones, tal y como atestiguan los balances económicos publicados en su revista. Un entramado de ramales y apartaderos ferroviarios, permitían a través del tranvía sacar las producciones de yeso, de las distintas empresas, hacia Madrid.

9. CONCLUSIONES

En este trabajo se han recuperado distintos datos históricos del sector yesero vallecano, que posibilitan conocer su evolución tecnológica, problemática social e influencia socioeconómica.

Vallecas fue durante décadas el principal proveedor de yeso para la ciudad de Madrid. En consecuencia, sus yaserías experimentaron una evolución paralela al desarrollo urbano e industrial de la capital. A finales del siglo XIX y comienzos del XX se produjo un periodo especialmente significativo caracterizado por: i) el notable incremento del número de

empresas yeseras, así como de su tamaño, capacidad productiva y mano de obra empleada; ii) la entrada de capital foráneo, que, aunque relevante, no desplazó el predominio de los productores locales; iii) la modernización de las instalaciones mediante la incorporación de nuevos equipos de molienda y el uso del vapor como fuente de energía; iv) un avance cualitativo en las infraestructuras de transporte, gracias a la inauguración del tranvía que conectaba las fábricas y canteras con la red urbana; y v) la aparición de conflictos sociales vinculados al proceso de industrialización, que impulsaron la organización del movimiento obrero en la zona.

Ya entrado el siglo xx, el sector yesero vallecano vivió incluso etapas de mayor prosperidad, hasta su progresivo declive y desaparición definitiva en la década de 1980. Por su parte, el llamado tren yesero, pieza clave en el transporte del yeso hacia Madrid, también atravesó momentos de dificultad y terminó por desaparecer en la década de los treinta del siglo xx.

La memoria de las yeserías y de quienes trabajaron en ellas forma parte esencial de la historia de Vallecas. La recuperación de datos y la identificación de los restos patrimoniales para su conservación constituyen una tarea en la que estamos plenamente comprometidos y de la que queremos dejar testimonio escrito.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERICH GONZÁLEZ, Joan (2013) *Los tranvías de vapor de la ciudad de Madrid*. Barcelona, MAF Editor.
- ANDRÉS MARTÍNEZ, Gregorio (1972) "Inventario de documentos sobre la construcción y ornato del Monasterio del Escorial existentes en el archivo de su Real Biblioteca". *Archivo Español de Arte*, 45, 177.
- ARDEMANS, Teodoro (1720) *Ordenanzas de Madrid, y otras diferentes: que se practican en las ciudades de Toledo y Sevilla, con algunas advertencias a los Alarifes y Particulares y otros Capítulos añadidos a la perfecta inteligencia de la materia, que todo se cifra en el Gobierno Político de las Fábricas*. Madrid, Imprenta Francisco del Hierro.
- AYUNTAMIENTO DE MADRID (1906) *Concesiones de tranvías y ferrocarril que tienen su punto de arranque en el término municipal y pasarán al Estado al finalizar el plazo para el que han sido otorgadas*. 2ª Ed. Madrid, Imprenta Municipal.
- CASTELLANOS, Luis H. y COLORADO CARRASCO, Carlos (1988) *Madrid, villa y puente. Historia de Vallecas*. Madrid, Avapiés.
- CIRUJANO MARÍN, Paloma y FERNÁNDEZ MONTES, Matilde (eds.) (2001) *Vallecas. Historia de un lugar de Madrid*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid/CSIC.
- ESCOBAR, Jesús R. (2007) *Plaza Mayor y los orígenes del Madrid barroco*. Madrid, Editorial Nerea.
- EZQUIAGA DOMÍNGUEZ, José María (1990) *Normativa y forma de ciudad. La regulación de los tipos edificatorios en las ordenanzas de Madrid*. [Tesis Doctoral]. Director: Ramón López de Lucio. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- FERNÁNDEZ TALAYA, María Teresa (2006) "El Canal del Manzanares. Un canal de navegación en el Madrid de Carlos III". *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 46, 521-546.
- GARCÍA HERAS, José Luis (2020) "Algunas historias del Puente de Vallecas. La Maquinilla". <<https://unvallecano.blogspot.com/2020/11/fotos-de-vallecas-iii-avenida-de-san.html>> [Consulta: 30/09/24]
- IGLESIA TRAVERSO, Federico (1929) *Guía descriptiva de Vallecas*. Madrid, Imprenta San Martín.

- LARRUGA, Eugenio (1787) *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España con inclusión de los reales decretos, órdenes, cédulas, aranceles y ordenanzas expedidas para su gobierno y fomento*. Madrid, Imprenta Benito Cano.
- MADOZ, Pascual (1847) *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Vol. 10. Madrid, Est. Lit. P. Madoz y L. Sagasti.
- MADOZ, Pascual (1848) *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Vol. 11. Madrid, Est. Lit. P. Madoz y L. Sagasti.
- MADOZ, Pascual (1849) *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Vol. 15. Madrid, Est. Lit. P. Madoz y L. Sagasti.
- MADRAZO MADRAZO, Santos; BERNARDO SANZ, José Ubaldo; HERNANDO ORTEGO, Javier y DE LA HOZ GARCÍA, Carlos (1991) “La Tierra en Madrid”. En: Virgilio Pinto Crespo y Santos Madrazo Madrazo (coords.) *Madrid en la época moderna: espacio, sociedad y cultura*. Madrid, Casa de Velázquez, 27-68.
- MARTÍN MORALES, Vicente (2018) *Puente de Vallecas-Apuntes históricos*. <https://puentedevallecasblog.files.wordpress.com/>> [Consulta: 28/09/24]
- MARTÍN RUBIO, María del Carmen (2001) “Renacimiento y Siglo de Oro en el lugar de Vallecas”. En: Paloma Cirujano Martín y Matilde Fernández Montes (coords.), *Vallecas, Historia de un lugar de Madrid*. Madrid, Ayuntamiento de Madrid, 125-173.
- MARTÍNEZ DE VELASCO, Eusebio (1883) “Progreso Industrial. Nuevo molino de yeso, sistema Montenegro, establecido en Vallecas”. *La Ilustración Española y Americana*, 15/03/1883.
- MONLEÓN Y RAMIRO, Tomás Francisco (1728) *Linajes del lugar de Vallecas y Noticias de su fundación y de las Capellanías y obras pías*. BNE. Ms. 11485, Fol- 120-149.
- MONZÓN, Gonzalo (2019) “Yeserías históricas de Valdemoro”. <<http://historiadevaldemoro.blogspot.com/2018/12/yaserias-historicas-de-valdemoro.html>> [Consulta: 28/09/24]
- NIETO SÁNCHEZ, José Antolín (2006) *Artisanos y mercaderes: una historia social y económica de Madrid (1450-1850)*. Madrid, Fundamentos.
- NUÑO SEVILLA, Mario (2002) *La Casa del Pueblo. Apuntes para una historia socialista del Puente de Vallecas*. Madrid, Textos básicos vallecanos.
- PERIS TORNER, Juan (2009) “Tranvía a vapor de Madrid a Vallecas y canteras (Línea FC)”. <www.euroferroviarios.net> [Consulta: 15/10/24]
- PONZ, Antonio (1774) *Viage de España, ó Cartas donde se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse, que hay en ella*. Vol. 3. Madrid, Imprenta Joachin Ibarra.
- SABATINI, Francesco (1844) *Ordenanzas de Madrid dispuestas por la Real Academia de San Fernando para el gobierno político de los edificios civiles*. Madrid.
- SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, Alejandro (1995) *Libro Blanco de la Minería de la Comunidad de Madrid*. Madrid, Instituto Tecnológico Geominero de España.
- TARTAJO, José Antonio (2014) “El duro final de los tranvías de vapor (3)”. En: *Madrid, transportes urbanos. Investigación de la historia de los transportes urbanos de superficie de Madrid. Omnibus, tranvías, autobuses, trolebuses*. <<https://electrovia.blogspot.com/2014/03/el-duro-final-de-los-tranvias-de-vapor.html>> [Consulta: 10/10/24]
- TORIJA, Juan (1760) *Tratado breve sobre las Ordenanzas de la villa de Madrid y policía de ella*. Madrid, Imprenta Antonio Pérez de Soto.
- VALENZUELA RUBIO, Manuel (1979) *Madrid. La villa de Vallecas*. Madrid, Espasa Calpe/Ayuntamiento de Madrid/Instituto de Estudios Madrileños.