

Domingo Cuéllar, Aurora Martínez-Corral y Javier Cárcel-Carrasco, *Planes, Materiales, Lugares. Análisis de la Vivienda Social Ferroviaria en España, 1939-1989*, Valencia, Universitat Politècnica de València, 2022, 246 páginas



Esta reseña está sujeta a una licencia / Esta resena está sujeta a uma licença “Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” (CC-BY-NC).

DOI: [10.24197/tst.51.2023.122-125](https://doi.org/10.24197/tst.51.2023.122-125)

El libro *Planes, materiales, lugares. Análisis de la vivienda social ferroviaria en España, 1939-1989*, es resultado de un trabajo de equipo interdisciplinar compuesto por Domingo Cuéllar, Aurora Martínez-Corral y Javier Cárcel-Carrasco. Los amplios conocimientos y numerosos trabajos sobre temas ferroviarios de Domingo Cuéllar van acompañados de otros dos expertos: Aurora Martínez, arquitecta y urbanista, y Javier Cárcel, ingeniero industrial especializado en construcciones arquitectónicas.

Hay que destacar en esta obra un amplio capítulo II con el título “Planes”, que sintetiza con claridad las políticas de vivienda que discurrieron en España a lo largo del periodo estudiado, y que dieron lugar a una amplia y diversa legislación, reglamentos y planes llevados a cabo por diferentes organismos públicos. En este marco los autores sitúan y desarrollan con más detalle aquellas que fueron aplicadas en la construcción de la vivienda social, especialmente la ferroviaria, que se aplicaron en España entre los 1939 y 1989.

En este capítulo, es importante el apartado dedicado a la regulación e impulso al movimiento cooperativo, con la creación en 1942 de la Ley de Cooperación que se mantuvo hasta 1971. Esta ley se aplicó a diferentes tipos de viviendas, tanto de promoción privada como de promoción pública. En este período, de casi cuarenta años de vigencia se acogieron a estas leyes también numerosas promociones de vivienda para ferroviarios, que se analizan en esta obra.

También vale destacar la aportación que se realiza en el capítulo “Planes” sobre el tema conocido, pero poco estudiado, de las empresas públicas y privadas obligadas por ley a construir viviendas para sus trabajadores con ayudas públicas. Estas promociones, se construyeron por empresas industriales en terrenos cercanos a los espacios productivos de dichas empresas; así se levantaron un buen número de ellas en las ciudades industriales y en núcleos industriales, como las colonias industriales. Otras promociones fueron construidas por grandes empresas de servicios y grandes industrias.

Hay que destacar también que los autores dedican con detalle la participación de la RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles), que inició en la década de 1940 numerosos proyectos en diferentes lugares de España acogidos a la Ley de Cooperación.

Los autores señalan que dicha Ley de Cooperativas había tenido un precedente en los años anteriores a la Guerra Civil en la Ley de Casas Baratas de 1909, que, con ayudas públicas, exenciones fiscales y subvenciones estatales y municipales, facilitaron la construcción de grupos de casas, generalmente viviendas unifamiliares en hilera, de una y de dos plantas y destinadas a obreros y empleados, gestionadas en muchos casos por los propios cooperativistas.

En el libro se reseña como los ferroviarios de la empresa MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) participaron en este modelo de vivienda en la década de 1920, creándose varias cooperativas en Madrid y sus entornos, como la de los Empleados de la Compañía del Norte en 1930; en otros lugares de España también se encuentran algunos casos con las dieciocho viviendas construidas en Valencia por la cooperativa Mutualidad Obrera ferroviaria en 1929 (que aparece en la figura 22, de la página 113 de este libro).

El libro en su amplio capítulo III, de unas cincuenta páginas y bajo el título “Materiales”, aporta y permite conocer detalles, datos e informaciones técnicas sobre las formas de construcción de las diversas tipologías de viviendas construidas por RENFE. Además de ello este mismo capítulo nos proporciona informaciones sobre los usos de los materiales de construcción empleadas a lo largo del periodo estudiado.

Este estudio nos adentra también en el conocimiento de las dimensiones de las viviendas, destacando el predominio de viviendas de entre los 65 y 100 m², y algo mayor para las viviendas para directivos. A la vez, analizan instalaciones y servicios (abastecimiento de agua, electricidad) en el marco de las legislaciones del momento (órdenes, materiales reglamentos). No olvidan tratar la distribución interior de la vivienda y los equipamientos domésticos y higiénicos (solo baño, con ducha o con bañera).

En este capítulo presentan, también, diferentes modelos de tipología edificatoria, desde los que tienen una composición lineal, destacando el uso de torres aisladas, o entremedianeras con bloques de diferentes alturas.

El conjunto de los datos, las informaciones sobre normas, reglamentos constituyen una síntesis bien estructurada. Este tipo de datos, a menudo son difíciles de encontrar en otros estudios y publicaciones de promociones de viviendas de empresas privadas, e incluso en otras de promoción pública realizadas entre 1939-1989.

De aquí, que este capítulo, referido a las viviendas ferroviarias, tenga valor histórico, al permitimos conocer datos que forman parte de la historia de la vivienda y sus condiciones de construcción y habitabilidad en la España durante la segunda mitad del siglo XX.

El libro concluye con un interesante capítulo titulado “Lugares”, que analiza el impacto territorial de las diferentes tipologías de las viviendas ferroviarias en el territorio. Estas construcciones hicieron crecer las ciudades hacia las proximidades de las instalaciones ferroviarias en que se ubicaron. Extendidas por muchos espacios, las viviendas de ferroviarios dejarían una importante huella en la geografía de España.

Los autores señalan la necesidad de este capítulo sobre las viviendas que, al contrario de las estaciones los edificios de viajeros y de otras instalaciones asociadas como talleres o almacenes, no se había realizado un análisis conjunto de la vivienda ferroviaria en el caso español.

Desafortunadamente, algunos de estas construcciones han desaparecido a partir de las transformaciones o cierre de estaciones de viajeros o de carga, o del cierre de las áreas dedicadas a los grandes talleres de reparaciones y mantenimiento.

Varias imágenes – básicamente fotos aéreas – nos aproximan a las ubicaciones de las diferentes y variadas formas y tipologías de dichas viviendas en el territorio. Los autores seleccionan varios casos que muestran su emplazamiento, muchos de ellos en áreas aun rurales o en espacios periféricos de la ciudad, que existía en los años 1950 comparada con la transformación que se había producido en el año 2000.

En este capítulo se recogen contenidos de obras generales y estudios regionales (Galicia, Asturias, País Vasco...) y especialmente las publicaciones realizadas por Domingo Cuellar en los últimos veinte años, sobre las viviendas ferroviarias.

Apoiado en diecisiete figuras se estudia ampliamente sus formas, tipologías y células de las viviendas, distinguiendo las promociones de RENFE y de las cooperativas por su tipología edificatoria, contabilizando además el número de promociones y de viviendas construidas.

El libro *Planes, Materiales, Lugares* en su conjunto y en todos sus capítulos reúne un buen número de tablas, gráficos y figuras que muestran claramente la evolución y características del número de viviendas construidas en los diferentes períodos estudiados.

Hay que destacar también en esta obra la amplitud de archivos y de fuentes primarias consultadas, así como una bibliografía especializada sobre las viviendas construidas en España en general y en especial las relativas a las construcciones de empresas ferroviarias en España a lo largo de la segunda mitad del siglo XX.

El libro se acompaña de un “Anexo: Inventario de Vivienda Social Ferroviaria (1939-1988)”, que ocupa cuarenta páginas. Su contenido ordenado por una clave (del Inventario del Archivo de Vivienda social de ferroviaria) y por población y provincia proporciona catorce tipos de datos e informaciones de cada una de las promociones realizadas entre 1939 y 1988. Sin duda la difusión de este Inventario estimulará trabajos monográficos sobre las diferentes promociones que no hayan sido estudiados hasta ahora.

En definitiva, el libro *Planes, Materiales, Lugares. Análisis de la vivienda social ferroviaria en España, 1939-1889* nos muestra el valor de un riguroso trabajo interdisciplinario, que nos permite no solo conocer diferentes tipos de vivienda ferroviaria, sino que trata los interiores, formas y materiales de estas viviendas donde muchos ferroviarios desarrollaron su vida familiar durante muchos años. Hay que felicitar a los autores y a la Universitat Politècnica de Valencia por su publicación

Desafortunadamente muchos de los ejemplos de vivienda ferroviaria citados en este libro han desaparecido, con ellas muchas vivencias, recuerdos, esfuerzos y trabajo, y con su desaparición se ha perdido su memoria.

Algunas viviendas desaparecidas y otras han sido olvidadas por su precariedad constructiva, o por operaciones urbanísticas y/o cambios en las redes ferroviarias. Afortunadamente, algunas de ellas – como es el caso de Barcelona y muchos otros lugares – siguen en pie, posiblemente por ser promociones de mejor calidad en la construcción, y otras por su situación urbana que les permiten pasar inadvertidas entre las tramas urbanas consolidadas.

Unas y otras viviendas, tanto desaparecidas como conservadas, forman parte de un patrimonio ferroviario, que debería ser señalado en el lugar donde estuvieron, o en los edificios y conjuntos que continúan en pie. De este modo se mantendría y completaría la memoria del mundo ferroviario, que permitió a partir de 1848 acercar territorios y acercarnos unos a otros, y como lo siguen haciendo hoy los actuales trabajadores y técnicos de las empresas ferroviarias.

MERCEDES TATJER MIR
Historiadora
Universitat de Barcelona
mtatjer@ub.edu