

Los poblados ferroviarios en España: un modo de vida junto al ferrocarril. Domingo Cuéllar Villar (*Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid*), Miguel Jiménez Vega (*Fundación de los Ferrocarriles Españoles*) y Francisco Polo Muriel (*Fundación de los Ferrocarriles Españoles*).

1. Introducción

La producción investigadora sobre la historia del ferrocarril en España ha sido abundante en los últimos treinta años. Como nos recuerdan Miguel Muñoz y Javier Vidal¹, el arranque de la moderna historiografía sobre el ferrocarril se sitúa en los primeros años de la década de 1970 con los trabajos de Gabriel Tortella, Jordi Nadal y Miguel Artola. Estos nombres ilustres tuvieron continuidad en las décadas siguientes con las relevantes aportaciones de Pedro Tedde, Antonio Gómez Mendoza, Rafael Anes, Pere Pascual o José Morilla, por citar un ramillete de los más destacados. Todos ellos nos han mostrado un conjunto de investigaciones que han dejado constancia de la importancia del ferrocarril desde su llegada a España y han polemizado sobre el grado de modernidad que aportó este medio de transporte a la precaria economía española y han intentado cuantificar cuales fueron los beneficios del mismo. El aspecto económico y el estudio de las grandes empresas ferroviarias ha sido, sin duda, el ariete que ha permitido llegar a conocer de una manera bastante precisa el nacimiento y desarrollo del ferrocarril en España².

Sin embargo, ese interés y riqueza en la investigación sobre historia económica del ferrocarril contrasta con la menor producción de investigaciones sobre aspectos sociales de estas compañías ferroviarias. La relevancia de estas investigaciones estaría en conocer adecuadamente las importantes transformaciones que se producen en el seno de un mundo social y laboral de un sector como el ferroviario que fue líder y referencia principal del desarrollo económico moderno hasta bien entrado el siglo XX. Tal y como mostró Tortella en sus primeras investigaciones y otros estudiosos han confirmado más adelante, el ferrocarril acaparó gran parte del movimiento de capitales que se producía en los mercados bursátiles del momento³. Esto permitió a las compañías ferroviarias mantener su liderazgo empresarial europeo hasta la década de 1950, tanto en lo que se refiere al volumen de sus activos financieros como en lo referente a la demanda y creación de empleo⁴.

Las investigaciones que han tenido por objeto profundizar en el mundo social del ferrocarril español se iniciaron en España a partir de las investigaciones de Emerenciana Juez⁵. Esta autora centró sus estudios en la significativa transformación que sufrieron las relaciones laborales en el ferrocarril español durante la segunda mitad del siglo XIX y los dos primeros decenios del XX. Este trabajo pionero presenta un panorama social de grandes transformaciones y progresos, pero también de las importantes limitaciones y penurias que se acentuarían en la década de 1910, momento en el que se iniciaron

¹ MUÑOZ RUBIO y VIDAL OLIVARES (2001).

² En este contexto, dos obras recientes de referencia sobre estudios del ferrocarril en España pueden ser: COMÍN COMÍN, MARTÍN ACEÑA, MUÑOZ RUBIO Y VIDAL OLIVARES (1998); MUÑOZ RUBIO, SANZ FERNÁNDEZ Y VIDAL OLIVARES (1999).

³ TORTELLA CASARES (1973), PASCUAL DOMÈNECH (1999).

⁴ CARRERAS y TAFUNELL (1993).

⁵ JUEZ GONZALO (1992) y (2000).

grandes transformaciones sociales en el mundo ferroviario: jornada laboral de ocho horas, incrementos salariales, reconocimiento de derechos sociales, etc.

Más recientemente, Tomás Martínez Vara y Esmeralda Ballesteros han profundizado en estas cuestiones y han realizado una primera cuantificación de la evolución del empleo ferroviario en el periodo de explotación de las antiguas compañías, especialmente Norte y MZA⁶. A la vista de sus datos podemos confirmar la relevancia del ferrocarril como una actividad económica intensiva en trabajo, en unos momentos de escasa tecnificación, que provocaba una importante dispersión de la mano de obra por los numerosos enclaves que el ferrocarril establecía por toda la geografía española.

En este contexto es en el que se generan los primeros núcleos de población puramente ferroviarios, habitualmente situados en cruces de líneas, grandes talleres de reparaciones y depósitos de locomotoras. Además, es necesario tener presente que en otras poblaciones ya existentes, desde pequeños pueblos a grandes ciudades, se multiplican las colonias de ferroviarios en el entorno de las estaciones y principales puestos de producción ferroviaria.

Queda, pues, puesto de manifiesto el objeto de este artículo: el estudio y conocimiento de los diferentes tipos de poblados ferroviarios surgidos en España *ex novo* desde la mitad del siglo XIX hasta el final del siglo XX, momento de crisis de estos núcleos que verían disminuir alarmantemente su población debido a las profundas transformaciones técnico-productivas que se producían en la explotación ferroviaria desde la década de 1980.

Este trabajo se divide en tres apartados. En el primero, hacemos una presentación de la definición y contextualización de los llamados poblados ferroviarios y sus diferentes subtipos o variantes, dependiendo de la importancia de los mismos y de la dotación de servicios que tenían en los momentos de mayor actividad. Igualmente se realiza una interpretación regional de este fenómeno que no tuvo igual impacto en todas las regiones del país, ni todas las compañías ferroviarias actuaron con la misma intensidad. El segundo apartado entra ya en materia de estudio, analizando las diferentes formas y casuísticas de los ‘espacios físicos’ de estos poblados ferroviarios. En este punto se deja constancia de la diferente tipología de las ‘estructuras urbanas’ de estos enclaves que, en todo caso, tuvieron un desarrollo bastante anárquico y hubieron de adaptarse necesariamente a la disponibilidad de suelo vacante por parte de las compañías ferroviarias. El emplazamiento de las viviendas y su expansión no era siempre el más adecuado, estando notablemente penalizado por su proximidad a las vías del tren y a otros espacios de trabajo relacionados con el ferrocarril, que generaban incomodidades, desutilidades y notables peligros para los habitantes de estos núcleos ferroviarios. El último apartado, entra con detalle en los diferentes aspectos del mundo social del poblado ferroviario. Se analiza el importante problema de la vivienda, común a otros ciudadanos pero que en el caso ferroviario tendría importantes singularidades a destacar. Igualmente, dentro del análisis de los diferentes servicios comunes que se encontraban en los poblados se analiza el papel jugado por la educación de los niños, tanto en lo que se refiere a la enseñanza oficial como a la ‘no reglada’ y que imbuía a estos jóvenes aprendices de ferroviarios del espíritu de este trabajo. También, se remarca la importancia de la religión en una sociedad como la española profundamente cercana a esta manifestación y que, especialmente a partir de 1940, se incluiría dentro de los procesos de catequización tan comunes en esos momentos en España. El papel de los

⁶ BALLESTEROS DONCEL y MARTÍNEZ VARA (2001).

servicios médicos y las diferentes estructuras administrativas de estos poblados completan esta visión general de los poblados ferroviarios en España.

A pesar de la relevancia de lo hasta ahora reseñado, podemos anticipar que los trabajos sobre estas cuestiones han estado ausentes de la historiografía ferroviaria española⁷. Es por ello que puede resultar especialmente interesante presentar aquí las fuentes de estudio que han servido de referencia para la investigación en curso de ejecución que se valoran a continuación, pero de las que se aporta una selección en la lista de fuentes al final del documento.

Podemos diferenciar dos tipos de fuentes, las generadas por las empresas y que han llegado hasta nuestros días, bien en forma de expedientes administrativos depositados en archivos, o bien en forma de publicación oficial, como son las memorias de los diferentes consejos de administración, los reglamentos e instrucciones para el personal y los artículos y noticias que se recogen en las revistas de empresa. Todas ellas constituyen un primer, aunque prolijo, cuerpo de información que se ha escrutar para conocer todos los aspectos de la actividad que en materia social desarrollaron tanto las empresas ferroviarias privadas como las empresas públicas que sucedieron a las anteriores tras los procesos de nacionalización llevados a cabo antes y después de 1941. Con estas herramientas se consigue además un doble objetivo: conocer, como decíamos antes, el papel desarrollado por las empresas en esta materia y las limitaciones y deberes que tenían los empleados para con todos los beneficios sociales que recibían (vivienda, educación, asistencia médica, etc.). También este primer grupo de fuentes permite, en algunos casos, conocer de primera mano cuáles eran las necesidades que tenían los ferroviarios en relación con estos beneficios sociales. Uno de los más perentorios para todo el colectivo era el de la vivienda, por las escasas dimensiones de las mismas (que en muchos casos impedían que las familias de tamaño medio pudieran habitar con cierta holgura en ellas) y por la falta de servicios esenciales en las mismas (luz y agua principalmente). Esta información, que normalmente se encuentra asociada a peticiones formuladas por los interesados para conseguir ampliaciones y reformas en vivienda, es una utilísima, aunque escasa y sesgada, documentación que posibilita conocer pormenores de la vida doméstica familiar y de las condiciones materiales de sus moradas. No debemos dejar de citar la información que proporcionan las revistas ferroviarias auspiciadas por las empresas o por la publicidad generada en el sector. Éstas suministran importantes documentos que recogen los momentos de mayor intensidad de la vida lúdica de estos enclaves, como son las fiestas, bien de motivo religioso bien de motivo secular, las cuales marcaban el ritmo del paso de los días en estos núcleos de trabajo y de convivencia obrera.

Otro importante grupo de fuentes lo encontramos en los trabajos que se han desarrollado sobre el colectivo ferroviario o afines al mismo y que han fructificado en tesis doctorales que han visto la luz durante estas dos últimas décadas⁸ o de proyectos de investigación que se han puesto en marcha en los últimos años y que ya han empezado a dar sus primeros resultados. No obstante, estos magníficos trabajos se nutren de esas primeras fuentes primarias, que se han venido describiendo de forma somera en el

⁷ No ha ocurrido así en el ámbito internacional, donde encontramos sugerentes trabajos, DRUMMOND (1990), STRANGLEMAN (2002) y TAKSA (2002). Para España, hasta el momento se cuenta con las siguientes investigaciones, *Inventario de los poblados ferroviarios en España*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles e Instituto del Patrimonio Histórico Español, 2003 (inédito) y CUÉLLAR VILLAR, JIMÉNEZ VEGA, DE LUS ROLDÁN y POLO MURIEL (2003).

⁸ JUEZ GONZALO (1992) y TOMÁS GARCÍA (1991).

párrafo anterior, y también de los testimonios de ferroviarios que han sido entrevistados por historiadores especialistas en este tipo de metodología y en el uso de la fuente oral⁹. Este último tipo de fuente, a falta de testimonios de vida autobiográficos¹⁰, se revela como bastante esclarecedor para conocer determinados aspectos claves que pueden explicar la amalgama existente entre la vida familiar y la vida laboral en los poblados ferroviarios. En este sentido, desde el proyecto que desarrolla la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sobre la historia de los poblados ferroviarios se ha iniciado un proceso de acopio de testimonios orales que, en un futuro, estarán a disposición del investigador que desee consultarlos¹¹.

2. Poblados ferroviarios: definición, emplazamientos y desarrollo

Tal y como apuntábamos en un trabajo anterior, como poblado ferroviario podemos entender,

“aquellos núcleos de población que nacieron, *ex novo*, por una vinculación muy estrecha a la llegada del ferrocarril, que estuvieron habitados mayoritariamente por empleados de las diferentes compañías explotadoras y que, por regla general, se localizaron en enclaves de importante actividad ferroviaria (empalmes de línea o nudos ferroviarios, estaciones de clasificación, terminales de línea, etc.), complementando a las instalaciones que allí se asentaban (estaciones de clasificación, talleres, depósitos y reservas de máquinas, etc.)”¹².

Ilustración 1. Clasificación de los poblados ferroviarios.



FUENTE: Elaboración propia. Ver texto.

Sin embargo, no todos los enclaves ferroviarios tendrían un origen idéntico, tampoco su importancia sería equivalente y, evidentemente, su desarrollo presentará diferentes características. En la Ilustración 1 se expone una subdivisión de los diferentes tipos de núcleos ferroviarios que consideramos aclaratoria de las características que tuvieron los diferentes grupos. Una primera división distingue entre poblados, aldeas y barrios. A su vez, cada uno de estos grupos presenta una separación entre puro y mixto, para discernir los que tenía una actividad casi exclusivamente ferroviaria de aquéllos en los que el ferrocarril compartía protagonismo con otras actividades económicas, como la minería, la agricultura o cualquier otro sector industrial. De los tres grupos principales –poblado,

⁹ FOLGUERA (Dir.), DÍAZ SÁNCHEZ, DOMÍNGUEZ PRATS y GAGO SÁNCHEZ (2002) y SANZ HERNÁNDEZ (2000). Sobre el uso de metodología oral para la reconstrucción de aspectos de la vida laboral ferroviaria que no se pueden encontrar nada más que en los testimonios de vida que se obtienen tras la realización de entrevistas a informantes que se prestan a ello sugerimos la lectura del artículo de STRANGLEMAN (2002).

¹⁰ En España existen, hasta el momento, pocas autobiografías de ferroviarios que hayan sido publicadas: ZURDO OLIVARES (1912), TEJADA HERRERO y ZAVALA (1999), y CASTRO IGLESIAS (1999).

¹¹ De hecho, en esta comunicación se ofrecerán algunos retazos de dichos testimonios como documento.

¹² CUÉLLAR VILLAR, JIMÉNEZ VEGA, DE LUS ROLDÁN y POLO MURIEL (2003).

aldea o barrio-, la adscripción al término de poblado correspondería a aquellos núcleos que surgen de nueva creación con una vinculación muy estrecha con el inicio de la actividad ferroviaria. Estaban, pues, mayoritariamente habitados por los ferroviarios y sus familias, y se ubicaban habitualmente en un entorno de despoblamiento. Esta circunstancia, y la presencia cada vez más numerosa de habitantes en el poblado, hizo necesaria la aparición de servicios complementarios que permitían la habitabilidad en el núcleo. Así, contaban con servicio de escuela, dotada económicamente por la propia empresa ferroviaria o compartida con el Estado. Igualmente, se erigía una iglesia para el oficio de servicio religioso con una regularidad consolidada. De igual modo, se disponía de dispensario médico, lo que permitía una atención sanitaria, en algunos casos superior a las poblaciones del entorno. Otro elemento destacado era la existencia de un mercado economato, gestionado por la propia empresa o arrendado a terceros que en algunos casos tenía el carácter de ambulante. Con ese carácter de ‘poblado ferroviario puro’ hemos detectado hasta el momento un total de catorce: Algodor (Madrid), Almorchón (Badajoz), Arroyo-Malpartida (Cáceres), Bobadilla (Málaga), Chinchilla (Albacete), La Encina (Alicante), Espeluy (Jaén), Estación Linares-Baeza (Jaén), Fuente del Arco (Badajoz), Maçanet-Massanas (Girona), Monfragüe (Cáceres), Moreda (Granada), Puente de los Fierros (Asturias) y Vadollano (Jaén). El grupo de los llamados ‘poblados ferroviarios mixtos’ lo integrarían, Barruelo de Santullán (Palencia), Canfranc-Estación (Huesca), Castejón de Ebro (Navarra), Ojos Negros (Teruel), Portbou (Girona), Los Rosales (Sevilla), Surroca (Girona), Valencia de Alcántara-Estación (Cáceres), Venta de Baños (Palencia) y Villanueva del Río y Minas (Sevilla), (ver Mapa 1).

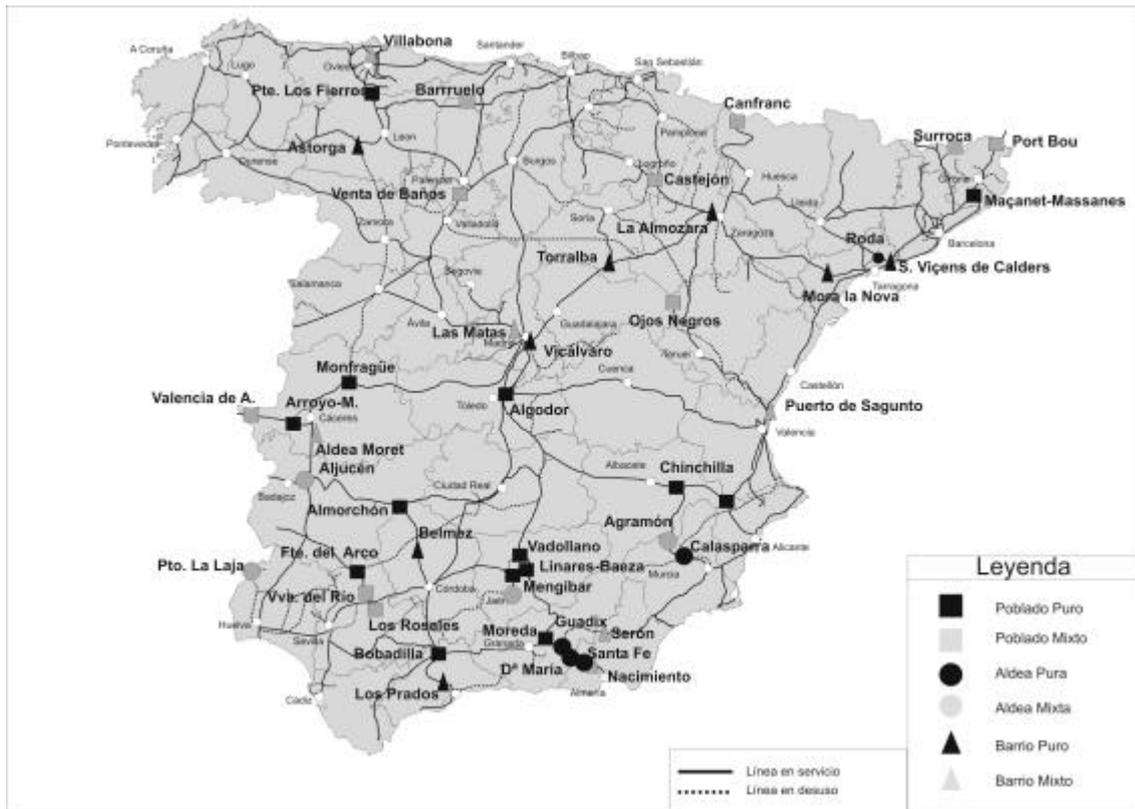
Las aldeas eran núcleos más modestos, también habitados mayoritariamente por ferroviarios y en los que se implantaron, o bien sólo algunos servicios esenciales para el vivir cotidiano de la comunidad que allí se asentaba, o bien no llegaron a contar con ninguno, siendo su modo de vida bastante precario y dependiente de las relaciones con el exterior. En el grupo de las aldeas ferroviarias puras estarían, Calasparra (Murcia), Doña María-Ocaña y Nacimiento (Almería) y Roda de Bará (Tarragona). Mientras que las aldeas ferroviarias mixtas serían, Agramón (Albacete), Aljucén (Badajoz), Mengíbar-Las Palomeras (Jaén) y Puerto de La Laja (Huelva).

El tercer grupo establecido es el de los barrios ferroviarios, que eran núcleos integrados físicamente dentro de otros núcleos mayores de anterior existencia, pero que tenían una fuerte identidad ferroviaria, encontrándose habitualmente en el extrarradio de la población antigua o muy próximo a la misma. Para los barrios ferroviarios de carácter puro señalamos los casos de La Almozara (Zaragoza), Astorga-San Andrés (León), Belmez (Córdoba), Mora la Nova (Tarragona), Los Prados (Málaga), Torralba (Soria) y Vicálvaro (Madrid). Como barrios ferroviarios mixtos figuran: Aldea Moret (Cáceres), Guadix (Granada), Las Matas (Madrid), Sagunto-Puerto (Valencia), San Vicent de Calders (Tarragona), Santa Fe-Alhama y Serón (Almería) y Villabona de Asturias (Asturias).

Si por su funcionalidad ya tenemos una primera referencia de los núcleos ferroviarios, a la vista del Mapa 1, podemos establecer unas primeras conclusiones sobre la casuística de su ubicación geográfica en el contexto nacional. En primer lugar, es indudable una mayor presencia de este tipo de núcleos en la mitad sur de la península, especialmente en Andalucía, Extremadura, Madrid y Levante español. Hasta un total de 31 de los 47 núcleos contemplados en este estudio se ubican en estas regiones. Una primera justificación de una mayor concentración en estas zonas habría que buscarla en la existencia de amplios espacios deshabitados por los que se realizó el trazado del

ferrocarril para conectar puntos extremos de la geografía española. Sin duda, los casos de Chinchilla, La Encina, Monfragüe, Almorchón o Moreda ilustran bien esta circunstancia. En estos casos estaríamos hablando de los llamado poblados ferroviarios puros, que al igual que las aldeas ferroviarias puras se creaban *ex novo* en zonas deshabitadas por las que transitaba el ferrocarril, principalmente en nudos o enlaces ferroviarios, o bien, en el caso de las aldeas, en instalaciones del ferrocarril como depósitos o talleres.

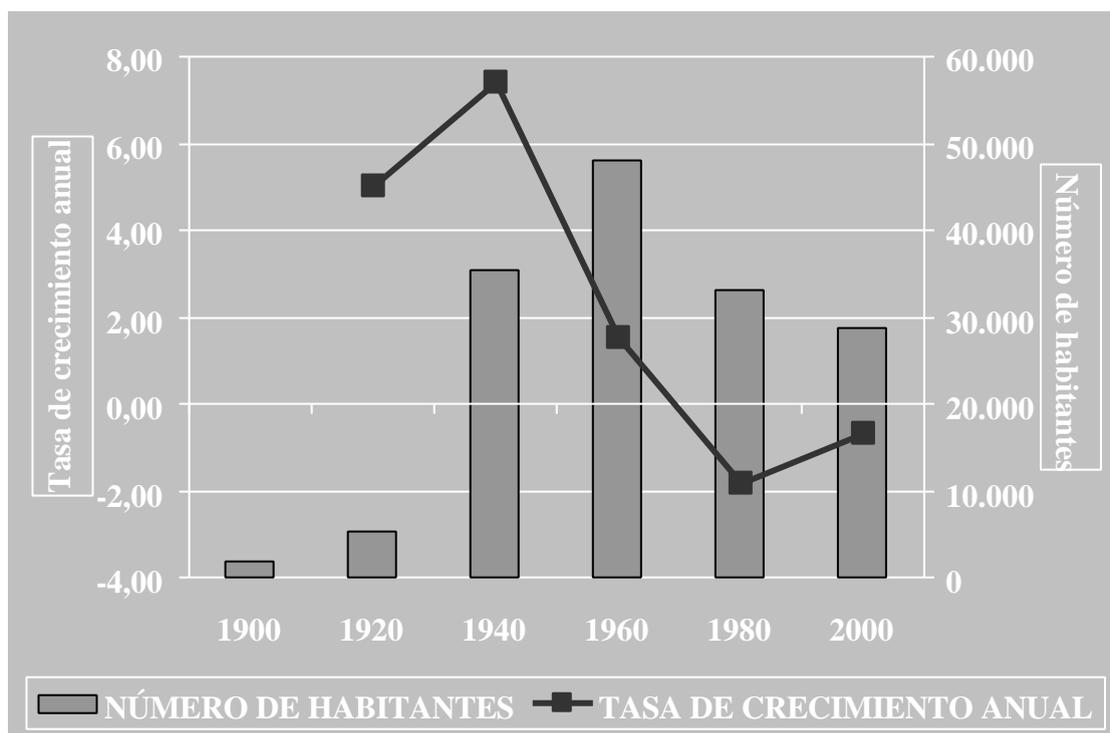
Mapa 1. Los poblados ferroviarios en España. Clasificación por Poblados, Aldeas y Barrios.



FUENTE: Elaboración propia. Véase texto.

Una segunda valoración estaría orientada a conocer la ubicación y distribución de los núcleos de carácter mixto, esto es, aquéllos que tenían como referente otras actividades económicas además del ferrocarril. Podemos hablar de dos tipos: los asentamientos minero-ferroviarios y los enclaves fronterizos. Los primeros serían los casos de Barruelo de Santullán, Ojos Negros, Surroca y Villanueva del Río y Minas. En el caso de los recintos ferroviarios de frontera estarían Canfranc-Estación, Portbou y Valencia de Alcántara-Estación.

Gráfico 1. Evolución de la población en los poblados ferroviarios.



FUENTE: Elaboración propia a partir de INE, varios años.

Junto a las características comunes de los núcleos ferroviarios y a su distribución geográfica es interesante aportar aquí una primera valoración cuantitativa del número de sus habitantes y de cual fue su comportamiento temporal. Según podemos comprobar en el

Gráfico 1 el crecimiento de la población ferroviaria fue constante desde el inicio del siglo XIX, según reflejan los nomenclátors de población del Instituto Nacional de Estadística, que recogen, no sin altibajos, los datos de la población en estos núcleos, especialmente en lo que se refiere a los poblados y aldeas, y se muestra más difícil de seguir en el caso de los barrios, que aparecen en algunos casos agregados a la población principal. A pesar de estos problemas, la tendencia de la evolución de la población en estos núcleos queda perfectamente marcada, con la fase de crecimiento constante a la que antes aludíamos que se detiene en la década de 1980, momento a partir del cual inician su despoblamiento. Así la población contabilizada en 1960 era de 48.159, mientras que en 2000 había descendido a 28.713. Además, si tenemos en cuenta que sólo cinco núcleos (Castejón de Ebro, Las Matas, Los Rosales, Venta de Baños y Villanueva del Río y Minas) acaparaban el 75 por ciento de esos habitantes, podemos hacernos una idea de la magnitud del despoblamiento¹³. Entre los núcleos que mayor porcentaje de población perdieron en este periodo estarían Arroyo-Malpartida (perdió un 96,7 por ciento), Almorchón (93,6 por ciento), Moreda (93,3 por ciento), Monfragüe (92,4 por ciento), Algodor (92 por ciento), Vadollano (91,1 por ciento), Chinchilla (89 por ciento), La Encina (83, 3) y Guadix (65,2 por ciento). Precisamente en los que, en sus momentos de máximo apogeo, mayor identidad ferroviaria encontraremos.

¹³ Cuarenta años antes, en el momento de mayor poblamiento, estos cinco núcleos sólo contabilizaban el 47 por ciento de los habitantes de poblados, aldeas y barrios ferroviarios. Datos INE.

3. Los espacios físicos: su desarrollo y su distribución

Una estación de tren y varios grupos de casas dispersos junto al haz de vías es una de las formas más sencillas, y ajustadas, de definir formalmente a los poblados ferroviarios. Frente a los ejemplos españoles más elaborados de poblados obreros (los poblados de colonización agrícola)¹⁴ o los casos algo menos armónicos pero con cierta voluntad de producir un espacio urbano racional (por ejemplo, las colonias textiles catalanas)¹⁵, los poblados ferroviarios, en la primera impresión que recibe un visitante, emanan una cierta imagen de caos urbano.

Esto no quiere decir, por contra, que las viviendas que de esta amorfa manera se disponían no tuvieran unos estándares de calidad que, para los años en que fueron levantadas, fueran muy superiores a las de su entorno. Es más, incluso la amorfa trama urbana de sus viarios y edificios no era mucho peor que la de los pueblos agrarios situados en sus proximidades: era, si cabe, mucho mejor (anchura de viales, presencia de espacios abiertos, alineaciones con cierta coherencia...). Es más, los poblados ferroviarios incluso superarían con creces a los ejemplos más “lamentables” de núcleos industriales, como son los poblados mineros¹⁶, donde la paternal imagen del patrón textil catalán, la del Estado benefactor de los poblados agrícolas o la del empresario ferroviario eran lo más alejado de la del especulador empresario minero (especialmente del siglo XIX), que habitualmente no cuidó el confort de sus trabajadores en aras de maximizar a toda costa los beneficios (obviamente hay excepciones, como el poblado asturiano de Bustiello, un caso raro en este ámbito¹⁷), sin considerar otras consecuencias negativas que precisamente se abortaban con la construcción de poblados industriales.

Al margen de estas comparaciones, y sin entrar a considerar las calidades intrínsecas de las viviendas inscritas en los poblados ferroviarios españoles, salvo contadas excepciones, se detecta de forma casi general la ausencia de una voluntad planificadora en la creación de estos barrios obreros. La cortedad de miras urbanistas del empresario ferroviario, el largo espaciamiento en el tiempo a la hora de crear estos espacios (génesis creada a impulsos inconexos a lo largo –como promedio– de casi 40 años) y los condicionantes espaciales existentes (topográficos y, sobre todo, la existencia de las propias vías del tren) nos generan este atípico mosaico urbano presente en una buena parte del territorio peninsular.

Salvo algunas excepciones internas con cierta coherencia propia (pequeños barrios ajustados a patrones de diseño urbano más estándar), los poblados eran espacios de convivencia sin apenas articulación interna, cruzados por vías de tren y sin áreas simbólicas de referencia en torno a las que gravitara la dinámica social. Pero todos estos casos, que encierran una variada casuística particular, intentaremos reflejarlos de la manera más clara posible en las líneas subsiguientes.

3.1. Las formas urbanas

Si bien es cierto que no hay patrón urbano asimilable al de los poblados ferroviarios, lo cierto es que las viviendas tendían al agrupamiento, y casi siempre en una posición inmediata a las vías. Raíles y edificios de explotación son unos elementos comunes a todos los poblados y, con estas constantes, hemos definido esta serie de patrones. Aunque la topografía jugara su papel a la hora de ubicar calles y manzanas, la

¹⁴ VILLANUEVA PAREDES y LEAL MALDONADO (1990).

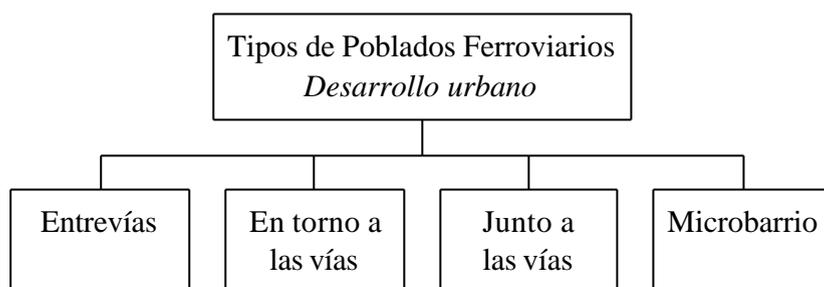
¹⁵ DOREL FERRE (2003).

¹⁶ GONZÁLEZ URRUELA (2001).

¹⁷ AYUNTAMIENTO DE MIERES (1999).

disposición del haz de vías, edificio de viajeros, muelle, enclavamientos, depósito... y las parcelas a ellos anexas fueron las claves para diseñar estos barrios tan particulares. Sólo en contados casos, con razones que los explican sobradamente (Canfranc¹⁸, Belmez, Ojos Negros¹⁹...), podremos encontrar viviendas relativamente alejadas de las vías. La clasificación que ofrecemos a continuación y su posterior desarrollo en el texto pueden servir como un referente abierto al debate (Ilustración 2).

Ilustración 2. Clasificación de los poblados ferroviarios según su trama urbana.



FUENTE: Elaboración propia. Ver texto.

a) Entrevías

Son pocos, pero hay varios ejemplos de grupos de viviendas inscritas en el haz de vías de una estación. La mayoría de los casos solían corresponder a nudos ferroviarios, donde se aprovechaban los espacios vacantes en las zonas de separación de líneas férreas, en sus tramos de salida de estación, para edificar viviendas obreras.

Son casos ciertamente precarios, constreñidos entre raíles, de los cuales uno de los más significativos es el del barrio ferroviario soriano de Torralba²⁰ (inscrito en la apertura de las vías hacia Soria y Zaragoza). Dada su relativa modernidad (década de 1950), los accesos estaban bien resueltos con pasos inferiores, caso que no se repetía en la misma medida en el barrio minero-ferroviario de Aldea Moret²¹. Su mayor antigüedad y la componente minera, propiciaron quizás una cierta precariedad en este barrio entrevías cacereño. Espeluy, en Jaén, es otro modélico caso, donde incluso coincidían viviendas de empresas diferentes (Andaluces y MZA). Aquí, frente a la disposición triangular de los anteriores cascos, las viviendas ocuparon la larga y estrecha faja inscrita entre un largo tramo en el que las vías de las dos compañías discurrían en paralelo hasta su separación hacia Linares y Alcázar, por un lado, y hacia Puente Genil y Sevilla por otro.

b) En torno a las vías.

Abandonando la tipología de poblados “encerrados”, podríamos pasar al segundo de los grandes grupos de tipologías urbanas. Se trataría del caso contrario, aquel en que las viviendas “encerraban” las vías de los recintos de las estaciones.

Tampoco son casos que correspondan a un modelo en el que primara la funcionalidad interna del núcleo urbano. Casas y dotaciones a un lado y otro de una playa de vías con trenes en circulación es lo menos deseable para cualquier urbanista y ciudadano “normal”. El caso más claro de esta tipología sería el del poblado madrileño de

¹⁸ PARRA DE MAS (1988).

¹⁹ SANZ HERNÁNDEZ (2000).

²⁰ JIMÉNEZ VEGA (1992).

²¹ GÓMEZ AMELIA (1978).

Algodor²², donde esta distribución se matizaba con una localización de viviendas en función de su proximidad al lugar donde el ferroviario desempeñaba sus tareas: depósito de tracción, torre de enclavamiento o edificio de viajeros. No había pasos reglados entre las dos zonas de viviendas y las vías se disponían a escasos metros de los edificios.

Al margen de este caso modélico, hay otros ejemplos que muestran diversos matices. Bobadilla, en Málaga, podría corresponderse a la siguiente categoría pero, como apuntábamos arriba, el crecimiento “a impulsos” de los poblados propició que, ya en los 1950, RENFE construyera un conjunto de 80 viviendas en el lado contrario de la zona urbana ya consolidada, rompiendo un esquema que hasta entonces tenía una cierta armonía. No menos peculiar es el caso de la estación pacense de Fuente del Arco. Al igual que en Espeluy, aquí coincidían vías de FEVE, titular en su última época del ferrocarril que subía hacia Puertollano, y de RENFE, de su línea Mérida-Los Rosales. Las compañías levantaron sus casas a un lado y otro de las dos estaciones enfrentadas, repartiéndose alicuotamente los habituales edificios dotacionales: iglesia y escuela. En Serón (Almería)²³ las viviendas de los ferroviarios se alineaban en un lado de la playa de vías, pero el barrio minero surgido al calor de la estación se desarrolló en forma envolvente a la traza de la línea Guadix-Almendricos. En proporciones mucho mayores, este proceso se manifestó también en Villanueva del Río y Minas (Sevilla)²⁴, donde una gran población envolvió a una vía que serpenteaba entre varios pozos mineros. Rafles y bocaminas generaron un espacio desarticulado donde el único atisbo de planeamiento se localizaba en el barrio donde se alojaban los directivos de las minas y se ubicaban los centros escolares.

c) Junto a las Vías.

Quizás sería ésta la tipología en que el condicionante ferroviario fuera el menos decisivo, por lo cual no habría que apelar a vías y edificios de explotación como condicionantes cruciales del desarrollo urbano del poblado. Pero, lo cierto es que las viviendas solían disponerse en ámbitos muy próximos a los puramente ferroviarios, con lo cual esa condicionante, aunque en menor grado que los casos anteriores, sí se daba. Así, el modo de vida interno del poblado no se diferenciaría mucho de lo que podría darse en pueblos vecinos ajenos a la dinámica ferroviaria, y la distribución de ámbitos sociales sería relativamente parecida.

Nuestro afán sistemático nos lleva a considerar, dentro de esta categoría, algunas subdivisiones que responden a casos concretos de cierto interés. Así tendríamos lo que hemos venido en llamar como los “poblados adosados”. En éstos, las viviendas se alineaban en baterías pegadas a la zona de vías, sin apenas desarrollo en profundidad. Sería el caso de Astorga-San Andrés (el más perfecto), la Almozara, Los Prados e incluso Linares-Baeza (en su primera fase de desarrollo). En algunos casos, estos poblados adosados llegaban a tener, en algunos de sus tramos (recordemos su gran desarrollo longitudinal) algunas expansiones que creaban plazas o calles transversales.

²² JIMÉNEZ VEGA y POLO MURIEL (1999).

²³ RECHE SÁNCHEZ (1991).

²⁴ TOMÁS GARCÍA (1991).

Serían, por ejemplo, los casos de los grandes poblados extremeños de Arroyo-Malpartida²⁵ o Monfragüe. El caso de Almorchón (Badajoz) también evoca esta estrecha faja de viviendas paralela a las vías aunque aquí se incorpora el hecho de que esta alineación no se situaba a la vera de las vías, sino un poco separado del haz principal, creando una especie de poblado de apariencia algo más autónoma que otros aquí presentados. Parecida situación presenta el poblado madrileño de Las Matas, donde las viviendas se desarrollan de forma longitudinal pero al margen de las vías, sea de las de circulación general de la línea Madrid-Irún, sea de las la playa de clasificación responsable de su existencia.

d) Microbarrios

Esta categoría pretende recoger una casuística en cierto modo intermedia, con mayor pureza estilística interna y más separados que los casos anteriores de las zonas de explotación. Sería por ejemplo el caso del barrio de Vicálvaro²⁶, conjunto armónico que subsistió situado junto a los talleres y cocheras del extinto Ferrocarril del Tajuña. También situaríamos el pequeño grupo de viviendas de Maçanet, sito junto a las vías pero alejado del conjunto de edificios de explotación de la estación, las casas de Moreda (aunque ciertos edificios de servicios se ubicaban próximos a la estación) o el caserío rural almeriense de Doña María-Ocaña.

3.2 La organización formal

Como se ha ido indicando a lo largo del texto, los poblados ferroviarios tienen como característica casi general la ausencia de una estructura urbana convencional. Es decir, comparando con un casco rural cualquiera, no existe esa habitual estructura de la plaza donde coinciden el poder temporal (ayuntamiento) y el espiritual (la iglesia), conjunto en torno al cual, con los condicionantes topográficos que hubiera, se dispusieran el conjunto de viviendas y otras dotaciones (colegio, mercado, lavadero...). Esta circunstancia, como es obvia, nunca se dio en los casos de aldeas ferroviarias, ya que éstas carecían de edificios comunes. Como dato curioso, y comparando con los poblados agrícolas o textiles, las iglesias de los poblados ferroviarios nunca tuvieron el desarrollo que los otros casos, ya que las empresas ferroviarias levantaron capillas. Valga el detalle que prácticamente ninguna capilla de poblado tuviera torre (salvo Port Bou) mientras que ésta era el hito principal del paisaje de los poblados agrícolas.

Donde sí hubo en cambio ejemplos de espacios con un cierto nivel de organización formal fue en los casos de los poblados más desarrollados, siendo especialmente relevante el del poblado de Las Matas²⁷. Ya se habló de Las Matas cuando se presentó el caso de los “poblados adosados”. De disposición alargada, en un extremo del poblado se presenta el espacio de ágora donde se ubican iglesia, escuelas y dispensario médico. La calle central alinea los edificios de viviendas, esquema que RENFE mantuvo cuando en dos nuevos “impulsos” constructores, en los años 50 y 70, levantaron sendas promociones que, con otros patrones arquitectónicos, prolongaban el esquema urbano ya planteado en los años 20. Menos armónico es el caso de Arroyo-Malpartida, pero también aquí se aprecia ese centro donde coinciden la iglesia, la escuela, el dispensario e incluso el cine. Este grupo de inmuebles se cerraba con el edificio de viajeros de la

²⁵ DOMÍNGUEZ PEDRERA (1993).

²⁶ JIMÉNEZ VEGA y POLO MURIEL (2003a).

²⁷ SÁNCHEZ DOMINGO (1993).

estación, centro neurálgico de la explotación ferroviaria que, en cierto modo, veía reforzado su papel central con esa presencia física en el “núcleo” vivo del poblado.

En el poblado alicantino de La Encina la iglesia toma el papel protagonista del paisaje urbano, un tanto desarticulado por la mezcla de promociones de diversas empresas ferroviarias (Almansa, Valencia y Tarragona / Norte, MZA y RENFE) y de viviendas levantadas por particulares. Situado frente al edificio de viajeros (al otro lado de las vías), frente al templo el viario se esponja, con un parque paralelo a la playa de vías (en una cota más alta, casi de mirador) que recrea un espacio de plaza central del poblado.

La Encina es ejemplo claro de que en los casos en que se mixturaban construcciones de la empresa y viviendas particulares, el modelo urbano se rompe aún más y se asemeja a las zonas de viviendas de los pueblos españoles, ausentes de cualquier atisbo de planificación.

4. Los espacios de convivencia y trabajo: condiciones de vida, relaciones sociales y organización administrativa

4.1. Trabajo, ocio y vida familiar en los poblados ferroviarios

La vida laboral, social y familiar en un poblado ferroviario se encontraban estrechamente ligadas entre sí. Era el lugar en el que se desarrollaban gran parte de las jornadas laborales de los ferroviarios allí destinados y en donde seguían su curso vital las familias de estos mismos trabajadores. El poblado ferroviario aglutinaba, por tanto, todos los elementos propios de la explotación ferroviaria y ofrecía también todos los servicios esenciales para el funcionamiento social de un núcleo de población al uso. Todos estos factores, los productivos y los que posibilitaban la vida cotidiana de la población, eran aportados en la mayoría de los casos por las empresas que explotaban la línea ferroviaria en la que estaba inserto el poblado.

Como se ha especificado en las primeras páginas de esta comunicación, los poblados ferroviarios surgieron normalmente en zonas anteriormente despobladas en donde las diferentes empresas optaron por localizar empalmes de líneas, depósitos de material y tracción, talleres o estaciones de clasificación. El funcionamiento de estos enclaves ferroviarios requirió hasta mediados de la década de 1970 de una dotación de personal muy numerosa que, en todo caso, era incluso mayor que las que se encontraban en otras estaciones enclavadas en núcleos de población importantes, como capitales de provincia o cabeceras de comarca. Así, poblados ferroviarios como los de Arroyo-Malpartida, Plasencia-Empalme (posteriormente Monfragüe) o Baeza-Empalme (Estación Linares-Baeza) contaban con un número de trabajadores superior al de Cáceres, Plasencia o Jaén.

Estas ínsulas ferroviarias reproducían en la clasificación de trabajadores adscritos a sus dependencias la estructura de explotación habitual en el servicio ferroviario. Por un lado, estaban los agentes que se encargaban del control de tráfico y de la composición y vigilancia de los trenes (servicio de Movimiento). Otro grupo habitualmente numeroso eran los trabajadores del servicio de Tracción, que se encargaban de la conducción de las locomotoras. En el servicio de Recorrido se encuadraban los agentes encargados del mantenimiento y conservación del material rodante. Las brigadas de Vías y Obras eran aquéllas que tenían como misión la realización de las tareas de mantenimiento y conservación de la vía y de los inmuebles y dependencias de la estación y del poblado. Otros servicios que también tenían una destacada dotación de agentes en estos enclaves ferroviarios serían los de Alumbrado, Electrificación, Guardería Jurada, Servicio Médico, personal de Economato, etc. Esta concentración de mano de obra con una

fuerte componente de división del trabajo se desplazaba con frecuencia en el transcurso de su jornada laboral a otros puntos de la línea y estaciones próximas para las tareas de conservación, reparación y mantenimiento. Al final de su jornada laboral, normalmente por un sistema de turnos rotatorios que cubrían las 24 horas del día, retornaban a su lugar de residencia habitual, permitiendo así la fijación de las familias en un punto determinado y suponiendo para las empresas un serio problema por la necesidad de dar alojamiento y prestar toda suerte de servicios básicos que permitiera mejorar el nivel de vida de la comunidad ferroviaria. Surgen de este modo las demandas de educación, sanidad, servicios religiosos y artículos de primera necesidad. A continuación haremos un análisis más detallado de todo lo apuntado hasta ahora, lo cual nos va a permitir la reconstrucción del devenir histórico de estas nuevas poblaciones y el conocimiento de los factores de identidad grupal y de cohesión social inherentes a ellos.

4.2. La vivienda

Posiblemente haya sido la vivienda el problema de mayor envergadura que se haya presentado para los residentes en los poblados ferroviarios. La mayoría de los poblados ferroviarios que se generaron en España en torno a estos núcleos de trabajo no fueron planificados convenientemente por las empresas, como sí sucedió por ejemplo en la *Compagnie du Nord* en Francia²⁸ o en otros sectores productivos (industria textil catalana, poblados de colonización agrícola...)²⁹. En España las empresas intentaron paliar el problema a medida que éste fue siendo expuesto por los trabajadores en las solicitudes que éstos cursaban para acceder a viviendas de la compañía, o demandado por los sindicatos ferroviarios o por los mismos servicios médicos de las compañías ferroviarias que alertaban de las consecuencias que para la salud suponía el hacinamiento en el que vivían las familias de los empleados³⁰. Este grave problema fue solucionado siempre de manera parcial por las empresas debido a que siempre existían empleados y familias que debían buscar acomodo en los pueblos cercanos o residir en los propios vagones en los que realizaban los traslados³¹, construir infraviviendas o habilitar cuevas en las paredes de los cerros próximos a la estación³².

²⁸ Ver columna periodística firmada por G.V. con el título “Une leçon d’urbanisme” y publicada en *Le Temps* el 23 de junio de 1923. Disponible en AHF: Serie Secretaría General del Consejo de Administración de MZA, Caja 235/97. Este breve artículo ofrece una jugosa información acerca de las ciudades jardín promovidas por la *Compagnie du Nord* para sus ferroviarios. Concretamente menciona tres ejemplos de este tipo de ciudades: Tergnier, Lille-Délivrance y Lens.

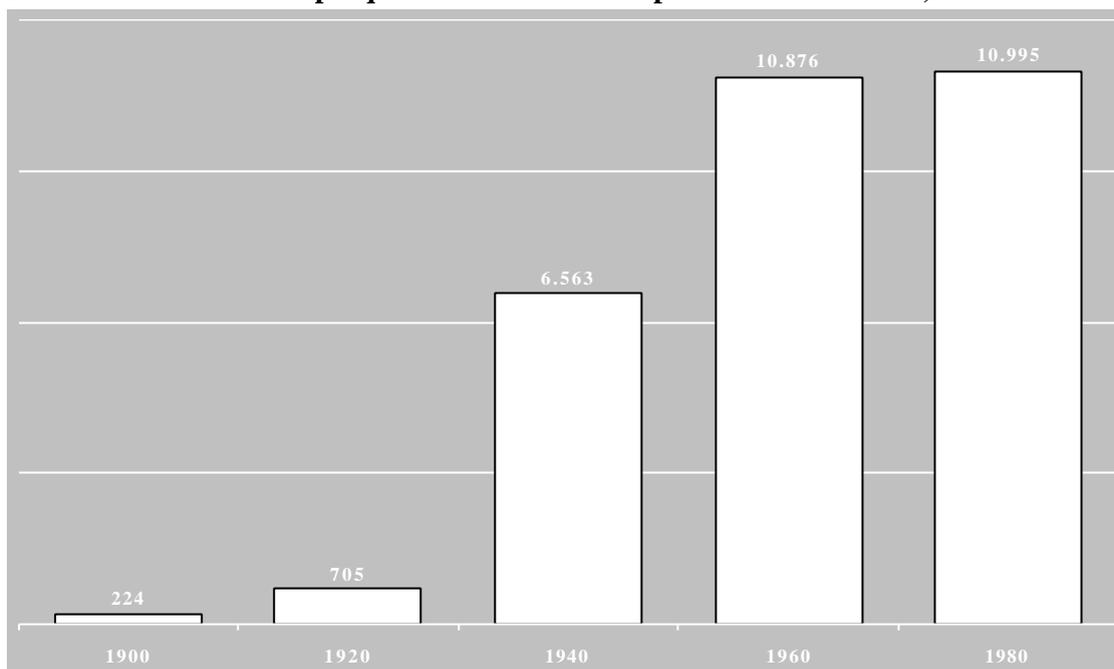
²⁹ Referencia de bibliografía.

³⁰ En los expedientes que se conservan en el Archivo Histórico Ferroviario sobre los poblados ferroviarios dependientes de MZA (Almorchón, La Encina, Algodor, Los Rosales, Baeza, Chinchilla, Espeluy, etc.) y de la Compañía Andaluces (Bobadilla, Moreda, etc.) se pueden encontrar muchos casos de peticiones de construcción de viviendas o de ampliación de las existentes cursadas por los empleados e informes elaborados por los servicios médicos sobre las condiciones materiales de las viviendas y la sobrepoblación que éstas contenían. Las demandas de los sindicatos ferroviarios en materia de vivienda se puede ver recopilada en la tesis doctoral de JUEZ GONZALO (1992), pp. 393-396.

³¹ En los testimonios orales que hemos recogido suelen aparecer con frecuencia menciones a los alojamientos provisionales de familias de ferroviarios en vagones cerrados.

³² Como sucedía en los casos de la barriada ferroviaria de Guadix (Granada) y de la aldea ferroviaria de Santa Fé de Alhama (Almería), entre otros muchos puntos.

Gráfico 2. Evolución del parque de viviendas en los poblados ferroviarios, 1900-1980



FUENTE: Elaboración propia a partir de INE, varios años.

La empresa MZA, consciente del problema, elaboró en los años 1911 y 1921 sendos informes en los que llegó a cuantificar la necesidad de viviendas que tenían las estaciones de su Red Antigua. El informe de 1921, que es el más completo de los dos, cifró en 1.083 las viviendas que eran precisas construir, excluyéndose las que se localizaban en el ámbito de la Red Catalana³³. A pesar de este déficit de inmuebles, en el año 1920 MZA facilitaba vivienda gratuita a 6.481 empleados y 567 mineros de La Reunión disfrutaban de casas arrendadas a precio reducido³⁴. Este problema se hizo aún más acuciante a raíz de la implantación progresiva de la jornada laboral de ocho horas para la mayoría de los agentes en la década de 1920. Esto significó que las dotaciones de casi todos los servicios tendieron a incrementarse y, por ende, a crecer la población residente en los poblados ferroviarios³⁵. Por ello, las compañías tuvieron que proyectar la construcción de viviendas en algunos de estos núcleos, como se especifica en la memoria del proyecto de ampliación de la estación de Astorga Empalme, perteneciente a la Compañía del Ferrocarril de Madrid, Cáceres y Portugal y Oeste de España³⁶. La mayoría de estas obras fueron costeadas por el Estado mediante los fondos de la Caja Ferroviaria, que posibilitaron la modernización de las instalaciones y del material³⁷. Además del papel que desarrollaron las empresas, también los empleados intentaron buscar soluciones al problema de la vivienda mediante las cooperativas que surgieron a raíz de la Ley de Casas Baratas del año 1911 y de 1921. Así, se tiene constancia de los

³³ AHF: Serie C, caja 1305/05.

³⁴ Véase *Memoria de la Compañía MZA* del año 1920, p. 18.

³⁵ El grupo de investigación de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sobre la historia de los poblados ferroviarios en España ha cuantificado que entre 1920 y 1940 la población residente en los poblados, aldeas y barrios ferroviarios identificados, a través de la realización del *Inventario de Poblados Ferroviarios*, pasó de 5.272 en 1920 a 35.479 en 1940. Fuente INE: *Nomenclátors de població*.

³⁶ AGA, OP, 24/ 10.556, año 1926.

³⁷ Véase MUÑOZ RUBIO (1995), pp. 32-37 y DOMÍNGUEZ PEDRERA (1993), pp. 163-195.

casos que se pusieron en práctica en Zaragoza y en Madrid³⁸. No obstante, este movimiento asociativo en el sector ferroviario no tuvo la importancia que alcanzaría posteriormente, durante las décadas de 1950, 1960 y 1970. En estas tres décadas surgirían cooperativas ferroviarias vinculadas a la construcción de viviendas, muchas de las cuales fueron alentadas por los representantes locales de la Iglesia Católica y por las Hermandades Católicas Ferroviarias que se constituyeron durante la dictadura de Franco.

Tras la Guerra Civil, período en el que muchos de estos poblados sufrieron numerosos daños materiales al estar muy próximos a la línea de frente, la recién constituida Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) se impuso como obligación intentar paliar el grave problema de la vivienda que acuciaba a muchas familias ferroviarias, sobre todo a las residentes en sus poblados ferroviarios³⁹. Para ello contó con el apoyo directo del Estado. Por el Decreto de 26 de abril de 1944, RENFE y Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE) obtuvieron la categoría de “Entidades Constructoras”. A partir de ese momento tuvieron la facultad de presentar proyectos al Instituto Nacional de la Vivienda para la construcción de viviendas en alquiler para sus agentes ferroviarios y de gozar de los beneficios legales otorgados por la Ley de 19 de abril de 1939 sobre viviendas protegidas, entre los que se encontraban la posibilidad de obtener préstamos del Instituto Nacional de Previsión para financiar la construcción⁴⁰. Al igual que RENFE comenzaron a gozar de estos mismos beneficios otros organismos oficiales como el Patronato de Casas Militares, la Dirección General de la Guardia Civil, las Mutualidades de los Ministerios de Justicia y de Hacienda, las Asociaciones benéficas de empleados de Correos y Telecomunicación, el Instituto Social de la Marina, el Instituto Nacional de Colonización, entre otros⁴¹.

Las viviendas eran entregadas, bien en régimen de gratuidad al personal con derecho a ocupar vivienda⁴², bien en régimen de alquiler al resto de los empleados que las disfrutaban. Estos últimos pagaban un alquiler que ascendía a la doceava parte del sueldo de cada trabajador⁴³. Posteriormente, en el año 1955 con el apoyo de la nueva legislación sobre viviendas protegidas⁴⁴, RENFE elaboró un plan general de construcción de viviendas que se cifró en 7.000, de las cuales durante el año 1955 se encontraban ya construidas o en ejecución, en régimen de viviendas protegidas, un total

³⁸ En este sentido tenemos documentada la existencia en Zaragoza en el año 1931 de la *Cooperativa de Casas Baratas Unión de Funcionarios de los Ferrocarriles y Tranvías de España* (AHF: Serie C, caja 23-1/6. También en Madrid en 1923, la *Sociedad de Casa Baratas El Hogar Ferroviario*, en SAMBRICIO (2003), pp. 132-133.

³⁹ *Memoria RENFE*, año 1942, p. 248.

⁴⁰ INSTITUTO NACIONAL DE LA VIVIENDA (1947), pp. 142-144.

⁴¹ Un reciente trabajo de Llordén Miñambres afronta la cuestión de la política de vivienda durante el franquismo y la actuación de las empresas nacionales dependientes del INI. LLORDÉN MIÑAMBRES (2003). Igualmente, resultan interesantes los datos que aparecen en VALENZUELA RUBIO (1977) sobre la actuación de diversas empresas como promotores inmobiliarios.

⁴² El artículo 199 de la Reglamentación Nacional del Trabajo en RENFE, publicado en el BOE de 14 de enero de 1945, especificaba las categorías laborales con derecho al disfrute de vivienda gratuita. Éstas eran las siguientes: Jefes de Estación; Factores de Circulación que estuvieran al frente de Apeaderos, Apartaderos y Cargaderos; Jefes de Depósito o de Reserva; Capataz de Vía y Obras; Obrero Primero y Encargado de Subestación.

⁴³ RENFE, *Circular número 90 de la Dirección General de 31 de diciembre de 1945*.

⁴⁴ Decreto Ley de 1 de julio de 1955 para la construcción de 550.000 viviendas de renta limitada en un plazo de 5 años.

de 2.820⁴⁵. Del total de 7.000 viviendas proyectadas, en 1962 habían sido terminadas 4.503, en construcción se encontraban 648, 109 estaban adjudicadas mediante contrata, existían 104 proyectos redactados y 1.636 viviendas formaban parte de futuros planes⁴⁶. Como se mencionaba en párrafos anteriores la construcción de viviendas para ferroviarios conoció un nuevo empuje a partir de la década de 1950 cuando se constituyeron por toda España diferentes cooperativas integradas por empleados que contribuyeron, por su parte, a paliar el problema de la vivienda y a facilitar el acceso a la misma en régimen de propiedad. Ciertamente es que, con la excepción de la Estación de Linares-Baeza, el fenómeno cooperativista no afectó a los poblados ferroviarios ya que se centró principalmente en capitales de provincia y en ciudades de tamaño medio⁴⁷.

El problema de la vivienda en los poblados ferroviarios empezó a perder peso con la desaparición del vapor en RENFE y el consiguiente éxodo de masa trabajadora de estos lugares. A partir de ese momento se inició una despoblación progresiva. De los 48.159 habitantes que residían en poblados, aldeas y barriadas ferroviarias en el año 1960 se pasó a 28.713 habitantes en el año 2000⁴⁸, existiendo casos como el de Plasencia-Empalme (Monfragüe) o Moreda en donde la despoblación ha sido prácticamente total.

4.3. La educación en los poblados ferroviarios

Otro aspecto de indudable importancia en el proceso de consolidación de los poblados ferroviarios fue el establecimiento de centros escolares para los hijos de los agentes allí destinados. Las principales compañías ferroviarias privadas (Norte, MZA, MCP y Andaluces) pusieron en marcha servicios de enseñanza gratuita para los hijos de sus empleados.

La Compañía del Norte estableció este servicio en el año 1868, siendo Valladolid el primer centro que se abrió con el fin de impartir tanto enseñanzas de cultura general para los obreros, como formación profesional para los hijos de los agentes que accedieran a la categoría de aprendiz. A este primer centro se sumarían posteriormente los de Barruelo (Palencia), Surroca (Girona), Castejón de Ebro (Navarra), La Encina (Alicante) y Las Matas (Madrid)⁴⁹, todos ellos poblados ferroviarios y minero-ferroviarios.

⁴⁵ Memoria RENFE del año 1955, p. 59.

⁴⁶ RENFE. DEPARTAMENTO DE PERSONAL Y ASISTENCIA SOCIAL. *Memoria del ejercicio de 1962*.

⁴⁷ En el *Informe sobre situación actual de las Cooperativas Ferroviarias de Viviendas* elaborado en octubre de 1966 por el Departamento de Personal de RENFE, el número de cooperativas ferroviarias de viviendas declaradas como “protegidas” por el Consejo de Administración de RENFE se elevaba a 76, de las cuales 48 se localizaban en capitales de provincia (Barcelona, Bilbao, Madrid, San Sebastián, Valencia, Valladolid, Albacete, Burgos, Granada, Málaga, Pamplona, Salamanca, Santander, Sevilla, Huelva, Oviedo, Vitoria, León, Jaén, Alicante, Guadalajara, Orense, Tarragona, Zaragoza, Cáceres, Gerona, Palencia, Teruel, Logroño y La Coruña), contando algunas capitales con más de una cooperativa, y las 28 restantes en pueblos y en ciudades de tamaño medio (Alcázar de San Juan, Linares-Baeza, Puente Genil, Vigo, Aranda de Duero, Ponferrada, Reus, Ripoll, Utrera, Alsasua, Barbastro, Jerez de la Frontera, La Roda de Andalucía, Vich, Zafra, Zumárraga, Águilas, Algeciras, Miranda de Ebro, Medina del Campo, Monforte de Lemos, Tarrasa, Beasáin, Mérida, Blanes, Olaveaga, Tolosa y Badalona). En este informe se detallaba además, que, a fecha de octubre de 1966, el número de viviendas edificadas y en proceso de construcción por las distintas cooperativas ferroviarias se elevaba a 2.600 viviendas y se encontraban en fase de proyecto otras 4.600 viviendas más.

⁴⁸ CUÉLLAR VILLAR, JIMÉNEZ VEGA, DE LUIS ROLDÁN y POLO MURIEL (2003).

⁴⁹ *Memorias de Norte*, años 1912 y 1926.

La Compañía de MZA puso en marcha este servicio en la Mina de La Reunión, en el entonces municipio sevillano de Villanueva del Río. A la altura de 1904 este centro escolar prestaba instrucción académica a 300 niños de mineros y de ferroviarios que se asentaban en el poblado⁵⁰. Al igual que sucedió con Norte, el resto de los centros educativos también se fueron abriendo en poblados ferroviarios (La Encina, Chinchilla, Baeza, Almorchón y Espeluy) y en localidades con fuerte presencia de este colectivo profesional como fue Aranda de Duero.

El resto de las compañías también abrieron escuelas en los poblados de su competencia. La Compañía de MCP inició la construcción de sendas capillas-escuelas en los poblados de Plasencia-Empalme y Arroyo-Malpartida en los años 1908 y 1909 respectivamente, que abrirían sus puertas en el año 1910⁵¹. Los primeros proyectos de escuelas dependientes de la Compañía de Andaluces datan del año 1915 cuando se establecieron las bases para la gestión conjunta entre la Compañía MZA y Andaluces de una escuela en el poblado de Espeluy⁵². Posteriormente, entre 1925 y 1930 abriría centros escolares propios en Bobadilla y Moreda⁵³.

Durante el período de gestión de las antiguas compañías la educación solía estar a cargo del sacerdote de la iglesia o de la capilla del poblado y en los centros minero-ferroviarios de Barruelo y de La Reunión esta función se encomendó a la orden religiosa de los Hermanos Maristas⁵⁴.

Acabada la Guerra Civil y una vez constituida RENFE, la nueva empresa nacional se marcó como objetivo unificar y reglamentar el servicio educativo que anteriormente venían prestando las antiguas compañías. Así, en el año 1943 encomendó al Servicio de Asistencia Social la gestión de todas las escuelas creadas por las antiguas compañías. Este servicio acometió como primera tarea la redacción de un Reglamento que fue aprobado durante ese mismo año por la Dirección General de Primera Enseñanza⁵⁵. De las catorce escuelas sostenidas directamente por RENFE en el año 1943, 13 de ellas se ubicaban en poblados ferroviarios. Estos centros escolares acogían a 1.487 alumnos (733 niños y 754 niñas) y contaban con un cuerpo de 30 maestros seculares (12 maestros y 18 maestras) todos ellos a sueldo de la propia RENFE y gozaban del beneficio de disponer de vivienda gratuita en los poblados en los que se encontraban destinados⁵⁶. Diez años después, en 1953, el número de escuelas de RENFE ascendía ya a 19 y en ellas se educaban un total de 1.684 alumnos (848 niños y 837 niñas)⁵⁷. A partir de este momento, se detecta un descenso paulatino en el número de alumnos, propiciado principalmente por la reforma educativa iniciada en España en la década de 1970⁵⁸ y por el ya citado descenso de la población censada en estos núcleos ferroviarios. Este descenso en el alumnado motivaría a la larga el cierre de la mayoría de los centros escolares⁵⁹. No obstante, hoy en día se mantienen abiertos los centros escolares del

⁵⁰ *Memoria de MZA*, año 1904, p. 16.

⁵¹ *Memoria de MCP*, años 1908 (p. 12), 1909 (p. 13) y 1910 (p.18).

⁵² AHF: Serie C, caja 199/01.

⁵³ *Memorias de Andaluces*, años 1923 a 1929.

⁵⁴ AHF: Secretaría General del Consejo de Administración de MZA, Caja 0172 - 032b

⁵⁵ También se establecieron bibliotecas circulantes en los poblados de Algodor, Baeza, Los Rosales, Chinchilla y Almorchón. RENFE, *Memoria de Explotación del año 1943*, pp. 265-268.

⁵⁶ RENFE, *Memoria de Explotación del año 1943*, p. 266.

⁵⁷ RENFE, *Memoria de Explotación del año 1953*, p. 47.

⁵⁸ CAPITÁN DÍAZ (2002).

⁵⁹ DOMÍNGUEZ PEDRERA (1993); JIMÉNEZ VEGA Y POLO MURIEL (1999).

barrio ferroviario de Guadix y el del poblado ferroviario de La Encina, ambos dependientes de sus respectivos ayuntamientos.

El nivel académico que ofrecían las escuelas tanto durante el período de las antiguas compañías como durante el período alcanzaban tan sólo al grado elemental. Cuando los alumnos cumplían la edad reglamentaria de 14 años debían de abandonar el centro escolar. El alumno que quería proseguir estudios se veía obligado por tanto a marcharse a estudiar fuera del poblado.

“...cuando llegamos a tener una edad que le permitía entrar en RENFE, el anhelo era ése, el de seguir la trayectoria del padre, pero en lo referente al estudio nosotros éramos cuatro hermanos y el matrimonio, y si se ganaban 5’50 céntimos o 6 pesetas, en aquella época, no había la posibilidad de estudiar. ¿Quién estudiaba? Pues la gente pudiente. Y el que estaba en una capital no es que estudiaran allí el bachiller ni muchos menos, pero iban a otras escuelas particulares que había allí y podían superar un poco lo que habían aprendido. Había muy poco. Pero de mi época yo no conozco por aquí a ninguno que tuviera carrera”⁶⁰.

Hubo casos en los que la proximidad del poblado a la capital de provincia o a una ciudad de tamaño medio permitía a los hijos de los ferroviarios ir y venir en el día. Para ello RENFE llegó a habilitar trenes especiales.

“Mi hijo iba y venía de Arroyo a Cáceres todos los días. Les ponían un tren por la mañana a las siete para llevarles al colegio a Cáceres. Venía un tren, que le llamaban el tren de los niños y luego bajaba a mediodía, a la una y pico, y así se bajaban todos los que venían del instituto o de maestría...”⁶¹.

También es a partir de la edad de 14 años cuando aquellos hijos varones de ferroviarios que tenían que quedarse a vivir en el poblado, bien por que no quisieran continuar estudiando, bien por la falta de recursos económicos de los padres para mantenerlos en la ciudad o en la capital, se iniciaban en el conocimiento de la profesión de sus padres con vistas a un futuro ingreso en la empresa. Esta inclinación hacia el conocimiento del oficio del padre entendemos que es propia del ambiente puramente ferroviario que se respiraba en el poblado y de la proximidad entre los centros de trabajo y los de residencia. Esta enseñanza profesional “no reglada” contribuyó a la reproducción laboral del empleo del progenitor, a la transmisión de una determinada cultura del trabajo y al aprendizaje de una profesión que, a pesar de tener una condición no artesanal, podía ser difundida por los propios padres o vecinos a los infantes que allí vivían. La enseñanza reglada no ofrecía estos conocimientos, aunque sí se dieron casos de personas que recuerdan cómo ya en la escuela del poblado obtuvieron sus primeras nociones en materia ferroviaria.

“...en la escuela lo que se daba era gramática, aritmética, geometría, historia y ciencias, y nosotros aparte de eso, llevamos también otros estudios como era aprender estación por estación todas las líneas ferroviarias. Cuando yo ingresé en RENFE yo me sabía todas las líneas ferroviarias de España, locales y combinaciones. Que yo no sé como el maestro aquél, que se llamaba Don Alfredo, nos inculcó aquello. No sé si con vistas a que nos fuera más fácil..., porque claro, sí queríamos ser ferroviarios, porque sí querías ser ferroviario en categoría de factor, pues tenías que matricularte en una academia particular o bien en Málaga o bien en Madrid y recibir por correspondencia, pues en eso yo estuve también durante mucho tiempo”⁶².

⁶⁰ Testimonio de J.L.T.S. (77 años) del poblado ferroviario de Espeluy (Jaén).

⁶¹ Testimonio de N.V.P. (84 años) del poblado ferroviario de Arroyo-Malpartida (Cáceres).

⁶² Testimonio de J.L.T.S. (77 años) del poblado ferroviario de Espeluy (Jaén).

En relación con la influencia ejercida en los poblados ferroviarios por los centros de trabajo para el aprendizaje de la profesión ferroviaria, dentro de los testimonios que se han recogido se encuentran opiniones encontradas.

“...los centros de trabajo (...) eran exclusivamente para el personal que trabajaba. Era casi inadmisibles que un chico pudiera llegar a (ir a) ver a sus padres al trabajo. En cualquiera de los campos de trabajo, lo mismo en talleres que en oficinas, (...) los niños y las esposas de los agentes debían respetar siempre la zona de trabajo, tanto a su esposa como para nosotros no tenían ningún valor y por lo tanto nosotros no nos acercábamos a estos sitios”⁶³.

En cambio, otro informante afirma lo siguiente:

“...salía de la escuela, a lo mejor, iba a ver a mi padre; mi padre trabajaba en el recorrido, era Visitador Principal, bueno, pues me iba allá al recorrido, el recorrido era, sabe usted... el servicio de los vapores y los coches y esas cosas, o sea el material remolcado, lo que es el material remolcado y pues allí siempre veía yo como hacían las cosas, como no las hacían y (mi padre) me decía ¡Fíjate!, ! Fíjate hijo! para el día de mañana por sí tú tienes.... tienes que ser también de este oficio. Y todos los muchachos iban a ver a sus padres y algunos aprendían y se estaban allí todo el tiempo...”⁶⁴.

Otra forma de tener acceso a dichos conocimientos se lograba mediante la preparación que algún empleado ilustrado, aventajado o altruista desarrollaba con los hijos de los antiguos empleados, según se infiere del siguiente testimonio:

“...Toda mi preparación.... ferroviaria, la hice a través de aquellos agentes que aquí trabajaban en esa categoría de factor, que querían apoyarte y enseñarte algo de lo que sabían y de lo que ellos indudablemente aportaban (...), pues recibí preparación a través de un factor que en esta estación había, no es que se dedicara a ello, pero le servía a él en principio como un gran orgullo, preparar precisamente a los hijos de ferroviarios. Y no solamente me preparó a mí, preparó a otros chicos, también hijos de agentes de esta empresa, que buscaban precisamente el camino de su situación laboral por el ingreso a RENFE. Fue un gran hombre, un gran altruista, miró mucho precisamente por los hijos de los ferroviarios (...) Entonces, él lo que hacía es que a un grupo pequeño de seis u ocho hijos de ferroviarios que se preparaban precisamente para este tipo de oposiciones y en una casita particular que no era de RENFE, que le cedieron, ahí daba clases. No cobraba en absoluto nada por impartir sus conocimientos, lo único que nosotros lo que sí hacíamos era pagarle el importe del alquiler de esa vivienda”⁶⁵.

Los rasgos que sobre la educación en los poblados ferroviarios se han apuntado en este epígrafe son sólo un primer punto para la reflexión y para el estudio que, con mayor profundidad se ha de realizar para conocer el verdadero papel que estos enclaves de explotación ferroviaria jugaron como semilleros para sucesivas generaciones de ferroviarios.

4.4. La formación religiosa

Como decíamos en el epígrafe anterior la formación educativa que se impartía en los poblados ferroviarios durante la etapa de las antiguas compañías, estuvo ligada casi por completo a la Iglesia Católica, la cual tenía encomendada la iglesia o capilla existente

⁶³ Testimonio de V.M.R. (78 años) del poblado ferroviario de Plasencia-Empalme (Cáceres).

⁶⁴ Testimonio de C.T.F. (85 años) del poblado ferroviario de Arroyo-Malpartida (Cáceres).

⁶⁵ Testimonio de V.M.R. (78 años) del poblado ferroviario de Plasencia-Empalme (Cáceres).

en el poblado. Los sacerdotes impartían los conocimientos propios de la primera enseñanza y, al mismo tiempo, adoctrinaban a los niños de estos núcleos ferroviarios. Al igual que la existencia de una escuela posibilitó la consolidación de los núcleos de población netamente ferroviaria, la existencia de una iglesia o de una capilla coadyuvó también a que dicho proceso se perpetuara en el tiempo.

La mayoría de las iglesias que se construyeron en los poblados ferroviarios fueron erigidas por las propias empresas, las cuales se veían también en la obligación de facilitar a sus empleados el cumplimiento de sus deberes religiosos⁶⁶. También se llegaron a construir iglesias que fueron fruto de donaciones de hacendados locales a las diócesis o a las propias compañías. Algunos de los ejemplos que entrarían dentro de esta casuística se localizan en la Estación de Linares-Baeza y Espeluy (Jaén), Guadix (Granada) o en Portbou (Girona) donde el empresario de la Red Catalana de MZA, Claudio Planas, financió la construcción de un templo neogótico dentro de los dominios de la explotación ferroviaria.

A partir de la creación de RENFE se inició la reconstrucción de muchas iglesias que habían sido utilizadas para otros fines durante la Guerra Civil. Se restablecieron los servicios religiosos en todos los poblados y se puso en marcha en toda la red ferroviaria un proceso de catequización que afectó a todos los niveles profesionales existentes en la empresa⁶⁷. Para desarrollar toda la labor evangelizadora del nuevo régimen en la empresa se creó, dentro de la División de Personal y Asistencia Social, el Sector de Culto y Asistencia Social. A este apéndice pastoral de la empresa se le encomendó la función de prestar asistencia espiritual al personal y facilitar al mismo sus deberes religiosos. Este Sector de Culto fue el encargado de organizar tandas de ejercicios espirituales, celebrar misiones evangelizadoras y conferencias en las propias dependencias de la empresa y establecer el culto religioso en las estaciones⁶⁸. Los servicios de Culto y el Educativo llevarían gran parte del peso de la vida social de los poblados ferroviarios durante todo el franquismo al ser éstos los responsables de organizar las celebraciones de las primeras comuniones y otras festividades religiosas como las fiestas de Reyes Magos (con sus actos de entregas de juguetes por parte de la empresa), las de las Espigas y el Árbol⁶⁹. Todas estas festividades contaban con aportaciones económicas directas por parte de la empresa pública. A estos dos servicios dependientes de la empresa se les sumarían años más tarde las Agrupaciones de la Adoración Nocturna⁷⁰ y las Hermandades Católicas Ferroviarias que se fueron creando por toda la red ferroviaria, colectivos ambos que surgieron como fruto de la labor apostolar promovida directamente por la empresa y con el apoyo expreso de la Iglesia Católica.

Al igual que lo que se ha comentado para los aspectos educativos, todo lo relacionado con los aspectos religiosos en la vida de un poblado merece ser estudiado con sumo detalle para conocer el papel jugado, tanto por la Iglesia Católica como por las

⁶⁶ El artículo 154 del *Reglamento para el Servicio de las Estaciones* de la Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia de 1887 estipulaba que la empresa debía facilitar el tiempo necesario al empleado para el cumplimiento de sus servicios religiosos.

⁶⁷ *Memoria de RENFE*, año 1944, p. 417.

⁶⁸ *Memoria de RENFE*, año 1943. DIVISIÓN DE PERSONAL Y ASISTENCIA SOCIAL. SECTOR DE CULTO Y ASISTENCIA ESPIRITUAL.

⁶⁹ Las revistas especializadas *Ferrovianos* y *Vía Libre* contienen un buen número de referencias sobre la celebración de estos actos y festividades.

⁷⁰ La primera agrupación de Adoración Nocturna que se verificó en España tras la Guerra Civil se creó en el poblado ferroviario de Espeluy (Jaén). *Memoria de RENFE*, 1943, p. 265.

asociaciones y hermandades espirituales que allí surgieron, durante la posguerra y durante las décadas siguientes hasta el advenimiento de la democracia en España.

4.5. Otros servicios

Se apuntó al comienzo de esta parte de la comunicación sobre la importancia que los Servicios Médicos de todas las empresas dieron a las condiciones de habitabilidad que existían en las viviendas y en el resto de las dependencias de los poblados por las consecuencias que éstas podían tener para la propagación de enfermedades infecciosas. Esto conllevó a que los servicios médicos de las empresas demandaran a sus direcciones mejoras continuas en las instalaciones⁷¹.

La enfermedad infecciosa más frecuente en estos núcleos fue el paludismo. Los focos palúdicos azotaron con bastante intensidad a la población ferroviaria residente desde los inicios de la explotación en los poblados de Almorchón, Algodor, Vadollano⁷², Villanueva del Río y Minas (La Reunión) y Plasencia-Empalme entre otros. La acción preventiva realizada por las antiguas compañías y, posteriormente, la emprendida por RENFE facilitó la erradicación progresiva de estos focos infecciosos. En un informe del año 1936 sobre el efecto del paludismo en la red de la Compañía MZA se afirmaba que la enfermedad tan sólo afectaba ya al 1,5 por ciento de la plantilla, habiéndose reducido, con respecto al año 1926, a la mitad el número de agentes infectados. Destacaba la compañía que esta reducción se había conseguido a base de llevar a la práctica una política preventiva que consistía en la administración de la medicación pertinente (sulfato de quinina en píldoras), la apertura de nuevos dispensarios médicos en aquellos puntos de mayor azote de la enfermedad, la plantación de eucaliptos en los entornos de las estaciones y la instalación de mallas de telas metálicas en las ventanas de las dependencias y de las viviendas ferroviarias⁷³. No obstante, la Guerra Civil vino a romper este ciclo descendente y provocó, por razones obvias, un rebrote de la enfermedad⁷⁴. De hecho, en Plasencia-Empalme no se llegó a mitigar la epidemia hasta los primeros años de la década de 1950⁷⁵.

Aparte de esta gran lacra que afectó a la vida cotidiana de los poblados ferroviarios durante un largo período de tiempo, los Servicios Médicos dotaron en casi todos estos puntos de gabinetes y dependencias sanitarias para garantizar la salud de todos los

⁷¹ Un buen ejemplo de ello sería un expediente del año 1904 relativo a la ampliación del dormitorio de maquinistas de la estación de Almorchón, se da cuenta de las condiciones que reunía el mismo. Este espacio constaba de 16 camas distribuidas con escasa separación entre ellas y no reunía las mínimas condiciones higiénicas. En dicho expediente se conserva una carta del Médico principal de la compañía ferroviaria proponiendo medidas que aseguraran la ventilación y la salubridad del espacio, que fueron aprobadas por Süß, por aquellos años director de MZA. AHF, MZA, Serie Infraestructura C 930 1/14.

⁷² El Informe elaborado por el Ingeniero Jefe de las Minas de Linares en junio de 1886 para la Comisión de Reformas Sociales tiene jugosas reflexiones al respecto.

⁷³ COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1936).

⁷⁴ En carta remitida el 13 de mayo de 1940 por el Médico Jefe de la Sección al Jefe del Servicio de Personal y de Asistencia Social le informa sobre la epidemia de paludismo y sarna que se había observado entre la población ferroviaria de Almorchón. El número de infectados alcanzaba la cifra de 300, pertenecientes todos ellos a las 100 familias residentes. El Médico Jefe proponía que el coche sanitario volviera durante la semana siguiente a los reconocimientos con medicamentos suficientes para aplicarlos sobre la población afectada (pomada Helmerich y quinina). Argumentaba además sobre las causas del brote del paludismo: estancamiento de aguas procedentes del desagüe del alcantarillado y por los cráteres generados a consecuencia de los bombardeos que sufrió el poblado durante la Guerra Civil. Y solicita que, con la mayor urgencia posible, el Servicio de Vías y Obras desecara las aguas pantanosas.

⁷⁵ *Memoria RENFE*, año 1951, p. 99.

residentes. En aquellos lugares en los que la población era bastante más superior y con un mayor riesgo de accidentes, como fue el caso de Villanueva del Río y Minas, MZA construyó un hospital que vino a paliar en parte los frecuentes siniestros que se producían en los diferentes pozos en explotación. En los casos en los que no existía gabinete sanitario la cobertura se garantizaba con el recorrido regular que realizaban los trenes sanitarios por sus respectivas redes ferroviarias.

El tren sanitario no era el único que llegaba periódicamente a las playas de vías existentes en los poblados prestando servicios asistenciales a los trabajadores y a sus familias. Otras composiciones que animaban el paso de los días en los poblados eran las del tren pagador y la del tren economato.

Todas las compañías ferroviarias instituyeron el servicio de Economato en todas sus redes. En la Compañía del Norte funcionó desde el año 1879 y hasta el año 1919 formó parte del Servicio de Almacenes Generales de la empresa. A partir de dicha fecha y hasta marzo de 1933 funcionó como cooperativa y después, otra vez nuevamente como Economato. Dentro de nuestro ámbito de estudio llegó a haber sucursales de economatos en Venta de Baños, en Barruelo y en Surroca⁷⁶.

El economato en MZA comenzó a funcionar en el año 1903. En 1919 se creó como servicio independiente para en el año 1932 volver a la primera situación. En el año 1936 se inauguró la sucursal de Almorchón, que después fue destruida durante la Guerra⁷⁷.

El economato en la Compañía del Oeste se inauguró el primero de mayo de 1917. Se creó bajo la fórmula de Asociación que generó un capital compuesto con aportaciones de 1.858 agentes a razón de 25 pesetas cada uno. Se creó así la *Asociación Cooperativa de los Agentes de la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España* con la misión de suministrar a sus asociados de Madrid y de la línea de Cáceres artículos de comestibles y combustibles. En el año 1928 con la fusión de las otras líneas y la creación de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España se transformó el título de la *Sociedad en Cooperativa de los Ferroviarios del Oeste de España*⁷⁸. Por último, el economato de Andaluces, enclavado en Málaga, funcionó desde su creación en el año 1901 como tal economato.

Con la creación de RENFE la nueva empresa pública unificó en un solo economato a todos los servicios homónimos que habían venido funcionando en las antiguas compañías⁷⁹. No obstante en todos los poblados existieron pequeñas tiendas y abacerías y se otorgaron licencias para abrir tahonas y otro tipo de comercios. Con ello se suplía el problema del abastecimiento diario de productos básicos, cuestión ésta a la que el economato no podía alcanzar por la periodicidad mensual con la que realizaba los suministros a los empleados. También se ha documentado la existencia de una Cooperativa de Consumo en Almorchón, que aunque tuvo una corta vida, llegó a denominarse como la *Sociedad Cooperativa Benéfica Ferroviaria de Almorchón*⁸⁰.

4.6. La organización administrativa, fuerzas de orden público y vida social

Todos estos servicios que se han venido describiendo garantizaban las necesidades básicas de la población y otras cuestiones tanto de índole espiritual como de índole

⁷⁶ RENFE, (1942), *Economato*, p. 2.

⁷⁷ RENFE (1942), *Economato*, pp. 16-17.

⁷⁸ RENFE (1942). *Economato*, pp. 33-34.

⁷⁹ El estudio sobre la implantación de este servicio se encuentra en la obra RENFE (1942). *Economato*.

⁸⁰ Los *Estatutos y Reglamentos de la Cooperativa* se encuentra en el Archivo Histórico Ferroviario: Serie "C", caja 530/6

festiva, aunque vinculadas siempre a actividades religiosas. Pero los tiempos de ocio en un poblado ferroviario eran organizados y dinamizados por los propios empleados y sus familias. En esta parcela también solían intervenir los comerciantes allí asentados y los concesionarios de las fondas, los cuales organizaban en sus negocios improvisados bares (si se trataba de pequeñas tiendas), bailes, salas de proyección de películas y todo tipo de actividades que animaran a la población que allí residía. También los propios ferroviarios llegaron a organizarse en agrupaciones para fines de ocio, a través de los cuales crearon clubes y pequeños casinos, que se costeaban sobre todo con las cuotas que abonaban los socios.

La estación en sí y el continuo ajeteo de trenes y de viajeros ya era de por sí uno de los mayores atractivos de la vida diaria del poblado. El entorno del edificio de viajeros y los andenes de la estación se convertían para todos los habitantes en el lugar de paseo obligado durante los domingos. Y no sólo para éstos sino también para los habitantes de los pueblos próximos. Esta atracción crecía más si cabe cuando se celebraban las fiestas locales y cuando por la estación recalaban feriantes, tratantes de ganado, etc.

Las fiestas que se celebraban, y se siguen organizando en algunos de los poblados ferroviarios, tenían normalmente un motivo religioso: *El Cristo de la Buena Muerte* en Algodor, *La Virgen de Belén* en Almorchón, *San Luis Gonzaga* en Chinchilla, *San José Obrero* en Maçanet-Massanas y Las Matas, por citar las más representativas. Otras se han reconvertido hoy en día en festividades con una motivación más secular como sucede en Espeluy con la fiesta del *Día del Emigrante*. En la organización de todas ellas participaba siempre la empresa de alguna forma, bien aportando dinero a la agrupación que la organizaba o al Ayuntamiento del que dependía el poblado, bien facilitando materiales u horas de trabajo para que algunos de los empleados de los diferentes servicios prepararan las carrozas, construyeran arcos de entrada o montaran improvisados cosos taurinos con traviesas para lidiar vaquillas.

Dado que la mayoría de los servicios básicos corrían a cargo de las empresas era con la celebración de las fiestas donde más se dejaba ver a la persona que representaba al Ayuntamiento de donde dependía el poblado. La mayoría de los poblados ferroviarios dependían administrativamente del municipio en el que se encontraban insertos. Existen muy pocos ejemplos de segregación administrativa, quizá haya sido Castejón (Navarra) el único que consiguió tal *estatus* al segregarse de Corella en el año 1928. Hubo otros que lo intentaron por la vía de las urnas tras el advenimiento de la democracia pero no lo consiguieron, como sucedió con el caso de Las Matas, dependiente del municipio de Las Rozas (Madrid)⁸¹, e incluso, los hay que llevan un largo historial de décadas de búsqueda de la segregación de su municipio tutelar, como el caso del Puerto de Sagunto⁸². En cambio, existen casos en los que por su ubicación y por el dinamismo económico que generó el transporte ferroviario, consiguieron desbancar a los núcleos de población histórica de donde dependían. Los ejemplos más representativos son los de Venta de Baños (Palencia), respecto a Baños de Cerrato, Villanueva del Río y Minas (Sevilla), respecto a Villanueva del Río, y Canfranc-Estación, respecto a Canfranc⁸³ y el ya citado del Puerto de Sagunto con respecto de Sagunto. De todas formas lo habitual en la mayoría de los casos ha sido que éstos enclaves alcanzaran el grado de entidades

⁸¹ JIMÉNEZ VEGA y POLO MURIEL (2003).

⁸² LLUECA UBEDA (1996).

⁸³ En este último caso coadyuvó también el incendio que asoló a la población histórica de Canfranc a comienzos de la década de 1940.

locales menores, como sucede con Linares-Baeza (Jaén), Arroyo-Malpartida (Cáceres) y La Encina (Alicante).

En cuanto al cargo de alcalde o representante municipal, según hemos constatado en las entrevistas, este puesto solía ocuparlo bien un empleado (no teniendo que ser necesariamente el de mayor rango), el comerciante del poblado o el concesionario de la fonda de la estación como sucedió en el caso de Chinchilla, en el que además coincidía que era también el médico del poblado.

Por último, con la excepción de los poblados que llegaron a constituirse en ayuntamientos o en entidades locales menores en donde la policía municipal garantizaba el orden público en el enclave, durante la etapa RENFE se creó, dentro del seno de la Guardia Civil, un Grupo de Investigación y Vigilancia que funcionó en la empresa pública hasta el final de la dictadura de Franco.

Este cuerpo especial, denominado comúnmente en RENFE como *la brigadilla*, se componía de una Jefatura de Servicio con dos ramas: una (la de Investigación) que se dedicaba a todo lo concerniente a la vigilancia en los entronques ferroviarios de mayor interés (entre ellos todos los poblados ferroviarios), como eran los centros de formación de trenes y dispersión de mercancías, estaciones de clasificación, centro y transbordos para evitar las sustracciones de mercancías y que se pudieran cometer en el ferrocarril actos subversivos y de sabotaje. Y la otra (la de Vigilancia) que tenía como cometido "*conocer el ambiente imperante entre el personal ferroviario para auscultar los estados de opinión y así vigilar las maniobras oscuras y subversivas*" (sic). Los miembros de este grupo de vigilancia tenían la obligación de comunicar cualquier información de interés relativa a problemas laborales que intentaban "*explotar agentes inspirados por potencias extranjeras*" (sic)⁸⁴.

5. Conclusiones

Hoy en día los poblados ferroviarios no son ni sombra de lo que fueron no hace mucho tiempo. Como ha quedado de manifiesto a lo largo de este trabajo, en sus momentos de máximo esplendor, su importancia económica y social fue destacada. Por un lado, su fase expansiva coincidió con el momento en el que todavía el ferrocarril precisaba de numerosa mano de obra para su explotación. Esto permitió incrementar paulatinamente su población y generar en su entorno un interesante desarrollo económico del que se beneficiaban no sólo los ferroviarios del lugar, sino que también se sumaban a esta bonanza otras actividades, como el comercio, los servicios, la construcción y el ocio, constatando así una fase de desarrollo industrial hasta ese momento inexistente. Por otro lado, fueron un marco especialmente relevante de modernización social. Hasta la reciente explosión de los medios de comunicación, el ferrocarril era el mejor difusor de noticias e informaciones. En estos poblados ferroviarios arraigaron pronto las mejoras que en este sentido llegaban en la dotación de las llamadas 'viviendas sociales' y en la prestación de servicios educativos y sanitarios permanentes. Todo esto en un contexto próximo al modo de vida rural, donde no era habitual encontrar mejoras y avances más propios de la vida urbana. El poblado ferroviario se constituía, así, como un universo integrado y suficientemente dotado para no tener una excesiva dependencia del exterior. El abandono y deterioro que hoy en día sufren no hacen sino remarcar la importancia de su vida anterior. Entre los muros de su ocioso parque inmobiliario y junto a las casi

⁸⁴ GUARDIA CIVIL *Memorias del Grupo de Investigación y Vigilancia en la RENFE de la Guardia Civil años 1962 y 1963*, pp.2-3.

desiertas vías del ferrocarril de estos núcleos aún resuenan las voces y los ritmos de una actividad, antaño frenética, y ahora definitivamente perdida.

BIBLIOGRAFÍA:

Fuentes primarias:

ARCHIVO HISTÓRICO DE ANDALUCES. Preservado en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

ARCHIVO HISTÓRICO DE M.Z.A, *Secciones de Infraestructura y de Secretaría General del Consejo*. Preservados en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1915-1941). *Memorias de Explotación*.

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1913). *Esquemas de Estaciones de la línea Madrid-Irún*.

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1912). *Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España a favor de su personal y mejoras que ha concedido al mismo en los últimos años*. Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid.

CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1900). *Instrucción General número 2 sobre el personal de los servicios de la compañía*. Madrid.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1936). *El Paludismo en la red de la Compañía*.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1934). *Situación del personal en la Compañía MZA (1913-1933)*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra (S.A.).

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1921). *Croquis de Estaciones de las líneas de Madrid a Ciudad Real y de Castillejo a Toledo*.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE TARRAGONA A BARCELONA Y FRANCIA (1887). *Reglamento para el Servicio de las Estaciones*.

COMPAÑÍA NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA (1930). *Estatuto del personal de la Compañía*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra (S.A.).

FERROCARRIL DEL TAJUÑA (1992). *Convenio Colectivo*. Sector Ferroviario de Comisiones Obreras, Madrid.

GUARDIA CIVIL *Memorias del Grupo de Investigación y Vigilancia en la RENFE de la Guardia Civil años 1962 y 1963*.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, *Nomenclátors de Censos de Población*.

RENFE. *Memoria de explotación, 1941-2001*. Madrid.

RENFE. DEPARTAMENTO DE PERSONAL Y ASISTENCIA SOCIAL (1962). *Memoria del ejercicio de 1962*.

RENFE. DIVISIÓN DE PERSONAL Y ASISTENCIA SOCIAL. SECTOR DE CULTO Y ASISTENCIA ESPIRITUAL (1943). *Memoria del ejercicio de 1943*.

RENFE (1942). *Economato*.

RENFE (S.F.), *Esquemas de Estaciones de las líneas de Madrid a Ciudad Real, Castillejo a Toledo, Almorchón a Belmez y Aljucén a Cáceres*.

Fuentes secundarias:

ARTOLA GALLEGU, Miguel (Dir.) (1978): *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*. 2 vols. Banco de España, Madrid.

AYUNTAMIENTO DE MIERES (1999): *El poblado minero de Bustiello*. Ayuntamiento de Mieres, Mieres.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2001): "La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935", *Revista de Historia Económica*, Año XIX, Otoño-Invierno, nº 3, pp. 637-677.

BOGAERTS, Jorge (2000): *El mundo social de Ensidesa. Estado y paternalismo industrial (1950-1973)*. Editorial Azucel, Avilés.

- CABELLO RODRÍGUEZ, María Paz (1983): *Barruelo de Santullán. La crisis de un núcleo minero*. Universidad de Valladolid, Valladolid.
- CARRERAS, Albert y TAFUNELL, Xavier (1993): “La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación”, *Revista de Historia Industrial*, nº 3, pp. 127-175.
- CAPITÁN DÍAZ, Alfonso (2002): *Breve historia de la educación en España*. Alianza Editorial, Madrid.
- CASAS BALLESTER, María José y MARTÍ GONZÁLEZ, José Luis (2001): *Compañía Minera de Sierra Menera: el futuro de un pasado*. Ayuntamiento de Puebla de Valverde, Teruel.
- CASTILLO, Santiago (1983): “El asociacionismo ferroviario y su génesis” en *Estudios de Historia Social*. Números 26-27, julio-diciembre de 1983, ppp. 207-255.
- CASTRO IGLESIAS (1999): *Ferrovianos*. Imp. Campillo Nevado, S.A., Madrid.
- COEN, Arón (2002): *Minas y mineros de Granada (siglos XIX y XX)*. Diputación de Granada. Colección Los Libros de la Estrella.
- COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. 2 vols. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Anaya, Madrid.
- CLUA I MERCADAL, Jordi (2001): *Les colònies industrials*. Amelia Romero Editora, San Cugat del Vallés.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; DE LUIS ROLDÁN, Elena y POLO MURIEL, Francisco (2003): “Los poblados ferroviarios en España: historia y patrimonio”, *Patrimonio Cultural y Derecho*, en prensa.
- DOMÍNGUEZ PEDRERA, María del Carmen (1993), “La estación de Arroyo-Malpartida como depósito de puestos fijos”, *Norba, Revista de Historia*, nº 13, pp.163-195.
- DOREL FERRE, Gracia (2003): “Les colònies industrials catalanes dins la historia de l’habitatge social”, en *Actas del Congreso sobre L’habitatge obrer a Catalunya*. Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.
- DRUMMOND, Diane K. (1990): *Crewe: Railway Town, Company and People, 1840-1914*. Scolar Press.
- ESTEVE, Francisco y ESPARCIA, José Luis (1991): *Historia de La Encina y su estación*. Mesidor Ediciones, Madrid.
- FOLGUERA, Pilar (Dir.); DÍAZ SÁNCHEZ, Pilar; DOMÍNGUEZ PRATS, Pilar y GAGO GONZÁLEZ, José María (2003): *El mundo del trabajo en RENFE. Historia oral de la Infraestructura*. UN de Mantenimiento de Infraestructura en RENFE y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- GÓMEZ AMELIA, Dionisia (1978): *Aldea Moret: de poblado minero a suburbio cacereño*. Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Cáceres, Cáceres.
- GONZÁLEZ URRUELA, Esmeralda (2001): *De los tajos a los embarcaderos*. Ariel, Barcelona.
- INSTITUTO NACIONAL DE LA VIVIENDA (1947). *Viviendas Protegidas*. Madrid.
- JIMÉNEZ VEGA, Miguel (1992): “En torno al puerto de Torralba”, *Vía Libre*, mayo, pp. 71-72.
- JIMÉNEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco (1999): “Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios: el caso de Algodor”, en MUÑOZ RUBIO, SANZ FERNÁNDEZ y VIDAL OLIVARES (Eds.), *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, Industria y Sociedad*, pp. 933-955.
- (2003a): “Al encuentro del pasado de tres poblados ferroviarios en la Comunidad de Madrid: los casos de Algodor, Las Matas y Vicálvaro”, BENEGAS CAPOTE, MATILLA QUIZA y POLO MURIEL (Dir.), *Ferrocarril y Madrid, historia de un progreso*, pp. 243-275.
- JUEZ GONZALO, Emerenciana Paz (1992): *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid.
- (2000): *Los Ferrovianos de las antiguas compañías (una historia desconocida)*. Ediciones Trea, Gijón, Asturias.

- LARREA, Ángel; PALACIOS, Fernando y VELAZA, Javier (2000): *Castejón: Álbum de fotos*. Ayuntamiento de Castejón, Castejón.
- LLORDÉN MIÑAMBRES, Moisés (2003): “La política de vivienda del régimen franquista: nacimiento y despegue de los grandes constructores y promotores inmobiliarios en España, 1939-1960”, en SÁNCHEZ RECIO y TASCÓN FERNÁNDEZ (Eds.), *Los empresarios de Franco. Política y economía en España, 1936-1957*, pp. 145-169.
- LLUECA ÚBEDA, Emilio (1996): *Los intentos segregacionistas del Puerto de Sagunto, 1926-1996*. Ediciones y Promociones LAV, Valencia.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995): *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Ediciones Luna, Madrid.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier (2001): “Los ferrocarriles en la historiografía española”, *TST*, nº 1, pp. 81-111.
- PALOMARES IBÁÑEZ, Jesús María (1992): *El asociacionismo minero en el primer tercio del siglo XX. El sindicalismo minero de Barruelo (1900-1936)*. Diputación provincial de Palencia, Palencia.
- PARRA DE MÁS, Santiago (1988): *El ferrocarril de Canfranc y los transpirenaicos*. Aldaba, Madrid.
- PASCUAL I DOMÈNECH, Pere (1999): *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la red catalana de ferrocarriles (1843-1898)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Universidad de Barcelona, Barcelona.
- RECHE SÁNCHEZ, Miguel (1988): *La minería de Serón, 1870-1970. Nacimiento, desarrollo y muerte de Las Menas*. Instituto de Estudios Almerienses y Club ‘Amigos de Serón’, Almería.
- SAMBRICIO, Carlos (Ed.) (2003). *Un siglo de vivienda social (1903-2003)*. 2 Tomos. Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Madrid y Consejo Económico y Social, Madrid.
- SÁNCHEZ DOMINGO, José Ramón (1993): *Apuntes para la historia de Las Rozas*. Ediciones La Librería. Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de Las Rozas.
- SÁNCHEZ VENTURA, José María (1948): *El problema de la vivienda barata*. Talleres Editoriales ‘El Noticiero’, Zaragoza.
- SANZ HERNÁNDEZ, María Alexia (2000): *Ojos Negros: La memoria de un pueblo*. Instituto de Estudios Turolenses y Ayuntamiento de Ojos Negros, Teruel.
- SERRA I ROTÉS, Rosa (2000): *Les colònies tèxtils a Catalunya*. Angle Editorial, Manresa.
- SOBRINO SIMAL, Julián (1996): *Arquitectura industrial en España*. Ed. Cátedra, Madrid.
- (2001): “El complejo minero de Villanueva del Río y Minas”, *El Patrimonio Industrial de Andalucía. Jornadas Europeas de Patrimonio 2001*. Separata. Gabinete Pedagógico de Bellas Artes, Sevilla.
- STRANGLEMAN, Tim (2002): “Constructing the past: railway history from below or a study in nostalgia?” en *The Journal of Transport History* Third series, Volume 23, nº 2, September 2002, pp. 147-158.
- TAKSA, Lucy (2002): “Ateliers et dépôts du Matériel ferroviare: deus siècles d’histoire”, *10^e Colloque de l’AHICF: Mobilisation and spatial resistance: considering the Politics of Location at Sydney’s Eveleigh Railway Workshops between the 1920s and the 1960s*. Arles, 25-27 avril 2002.
- TATJER MIR, Mercè (1998): “Soluciones a la crisis de l’habitatge popular a Barcelona: les primeres experiències a Sant Andreu (1909-1937)”, CHECA, M. (Coord.), *Sant Andreu, de poble a ciutat (1875-1936)*, pp. 61-76.
- TEJADA HERRERO, Eloy y ZAVALA, Antonio (1999): *Castejón y el ferrocarril (años 1920 a 1931)*. Editorial Sendoa, Guipúzcoa.
- TOMÁS GARCÍA, Luis Juan (1991): *La minería sevillana del carbón. Minas de la Reunión y la Compañía de los Ferrocarriles de MZA*. Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla.
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1973): *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarril en el siglo XIX*. Tecnos, Madrid.

- VALENZUELA RUBIO, M. (1977): “La empresa industrial como promotor inmobiliario”, *Ciudad e Industria*, pp. 211-217.
- VILAIRE, Stéphane (1999): “La réhabilitation du site ferroviaire d’Hirson-Buire”, *Revue d’histoire des chemins de fer*, 20-21, pp. 179-190.
- VILLANUEVA PAREDES, Alfredo y LEAL MALDONADO, Jesús (1990): *Historia y Evolución de la Colonización Agraria en España. Volumen III: La planificación del regadío y los pueblos de colonización*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Ministerio para las Administraciones Públicas y Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.
- WAIS SANMARTÍN, Francisco (1974): *Historia de los ferrocarriles españoles*. Editora Nacional, Madrid.
- ZURDO OLIVARES, Luis (1911): *Veinte años de vida ferroviaria*. Impr. Henrich y cía., Barcelona.