

## **Vivir a orillas de las vías del ferrocarril. Viviendas sociales de ferroviarios en Oviedo, 1939-1975.** Covadonga Álvarez Quintana. *Universidad de Oviedo*

Carriles de acero enmarañados o sin enmarañar  
Llaman *mar* de vías  
Pauta sonora del tiempo, reloj-locomotora  
Paisaje de vías desolado (niego asolado)  
Cita textualmente: lugar-casa, ferro-carril

El *mercado* de la vivienda, desde los años 1970 en que puede citárselo así con toda propiedad, viene ejerciendo una forma de tiranía y poder progresivos sobre el ciudadano de recursos bajos y medios. Ello queda de manifiesto en facetas múltiples, de las que entresacamos el hecho de que la habitación de la clase trabajadora de las décadas de 1940-1960, pese a su envejecimiento, deterioro físico y a su naturaleza de vivienda básica, deje entrever unos niveles de calidad residencial (especialmente en el módulo de superficie/ocupantes) de los que carecen nuestros hogares<sup>1</sup> más recientes, exceptuando, claro está, los equipamiento e instalaciones. La oferta de alojamiento familiar urbano que se nos brinda lo hace a precios desorbitados<sup>2</sup>. Lo antedicho se asocia a la vivienda en propiedad o al proceso de acceso a la misma, que en España, al contrario que la casa en alquiler, supera con creces la media de la CE, datando en gran medida este resultado del periodo aquí estudiado (1939-75) y de la política de fomento y acceso viable al parque residencial que precedió a los años 1970.

Todo ello alcanza a la misma vivienda de ferroviarios de la que aquí se da cuenta, en calidad de una rama del todo vivienda social; fragmento inserto dentro del llamado patrimonio fijo en el ámbito del ferrocarril, apartado construcción (frente a la obra de ingeniería) y capítulo alojamiento. En estas coordenadas y contexto encontramos, sin sorpresa, la vivienda ferroviaria claramente desatendida por los estudiosos de este medio de transporte, quienes se sienten atraídos por edificaciones más seductoras y vistosas (las estaciones, muy frecuentemente), a pesar del filón social, entre otros (espacial, tipológico, arquitectónico), que aporta lo residencial y por el que aquí nos pronunciamos al insertar esta colaboración dentro de la sesión primera del congreso. Temporalmente nos ceñimos al periodo que discurre entre el silencio de las armas de la guerra civil hasta mediados de los años 70, esto es, prácticamente el período de la última dictadura española, otro espacio yermo de la Historia de la Arquitectura y la Construcción, las disciplinas desde las que enfocamos el estudio, ramificado a su vez en cuatro coordenadas de análisis.

---

<sup>1</sup> *Hogares* se utiliza aquí como sinónimo de vivienda. Matizamos, pues en medios técnico-especializados recientes viene a significar individuo, pareja o grupo de personas que constituyen familia, biológica o no, y que generan una demanda de espacio, pese a que puedan carecer de casa, concepto independiente del hogar.

<sup>2</sup> “Los europeos de hoy se inclinan por el sistema de propiedad, en detrimento del alquiler hasta ahora dominante. Pero por el momento, el más abultado porcentaje de viviendas en propiedad se sitúa en España (86%), deviniendo en el mayor de la Unión Europea”. TRILLA, Carme, “Divergencias y convergencias de la vivienda en Europa”, estudio inédito encargado por la Fundación la Caixa, <http://www.arquitectura-tecnica.com/ARTCERCH65-1.htm>.

La muestra analizada se circunscribe a Oviedo, capital y municipio, que posiblemente atesore el parque más nutrido de viviendas para ferroviarios del Principado<sup>3</sup>. Se ha examinado una colección que se aproxima a la docena de intervenciones, de las que al final se han seleccionado seis. Se fundamentan los contenidos más genéricos en la primera parte del texto, situándose aquí los teóricos y los aplicados a las obras, recibiendo únicamente las más representativas un breve tratamiento individual y complementario, un símil de ficha con el que se compone la segunda parte y se cierra el estudio.

## TESIS

Las viviendas de ferroviarios, pese a insertarse en el espacio histórico de la industrialización, constituyen arquitectura industrial más a título nominal que morfológico; situación que se repite cuando las afiliamos al alojamiento familiar de empresa<sup>4</sup>, en el que se incluye una parte del parque total trabajado. Su imagen las emparenta más bien con diferentes modelos de vivienda popular del momento, insertos en la esfera de lo que llamamos arquitectura civil para diferenciarla de la industrial, contemplada como una categoría específica. Prescindiendo en parte del ángulo industrial, historiamos estas obras como vivienda obrera y de empresa, genéricamente, desvelando la especificidad ferroviaria allí donde la metodología manejada la detecte. Por lo que concierne a ésta, se desenvuelve entre cinco constantes interrelacionadas: 1.La demanda laboral concreta. 2.La modalidad de promoción. 3.Lo territorial y sus variantes. 4.La tipología y 5.Lo social. Parte de estas coordenadas muestran una naturaleza social (dimensión contemplada en una de las secciones de este foro, la primera, en la que se incluye este texto) y otras encardinadas en el marco de la Historia de la Arquitectura y la Historia de la Construcción, caso de lo tipológico, concepto, dentro de la Historia del Arte convencional, que enmudece frente al monopolio de la categoría de estudio monopolizada por el estilo.

1/ Las viviendas de ferroviarios analizadas responden a la fórmula pentagonal indicada (cinco ángulos de examen). Los diferentes puntos indicados actúan como factores, tendiendo a incidir, por lo común, uno en otro, casi siempre siguiendo el orden en que fueron expuestos.

2/ La evolución de las viviendas se hace evidente a largo de la fracción temporal 1939-75. La coordenada cronológica actúa, pues, como transformadora lo mismo que los cinco factores indicados, creando, imaginariamente, el vértice superior de una pirámide de base pentagonal, no necesariamente regular. El agente tiempo explica que las viviendas de ferroviarios contemplen al nacer afinidades con figuras de promoción y tipologías propias de la vivienda de empresa del siglo XIX (periodo que en la práctica arquitectónica creemos prorrogable hasta la contienda civil), transformándose, al final del periodo fijado, en la tipología del anónimo y urbano bloque de pisos intensivo y en altura, surgido por iniciativa libre de los propios productores del ferrocarril, acogidos a un régimen de cooperativismo profesional y beneficiados por las favorables medidas oficiales para la generación de vivienda de trabajadores y clase media<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Oviedo figura como la localidad que concentra el parque más numeroso de iniciativas, si bien carece de la exclusiva. Otras poblaciones de la provincia contaron con viviendas para ferroviarios. Destaca en este punto Langreo, donde en deuda con una directiva local activa y enérgica se llegó a cubrir la demanda de vivienda social del grueso de los productores. Testimonio JMFS.

<sup>4</sup> AGUILAR CIVERA, Inmaculada, "L'estació i l'empresa ferroviaria", *L'*

<sup>5</sup> En las memorias de los proyectos de edificios de viviendas protegidas pero de promoción particular, se menciona abundantemente su destino para clases medias. Incluso se cita textualmente en varias ocasiones "viviendas para las *llamadas clases medias*", como un sector definido emergente, a juzgar por la

## PROMOCIÓN, TITULARIDAD Y RÉGIMEN DE TENENCIA

Esta promoción colectiva de los ferroviarios en forma de cooperativa logrará liberarlos de las servidumbres propias de la vivienda patronal (de ferrocarriles o no), cercanas en su objetivo materialista y práctico a las de los cuarteles militares o casas-cuarteles de los cuerpos de seguridad. Ello se refleja en la redacción de baremos exigentes, en la imposición del abandono de la vivienda por parte de la viuda en caso de fallecimiento del productor, jubilación, faltas laborales, impago de alquileres, etcétera<sup>6</sup>. Puede incluso decirse que las habitaciones de ferroviarios y por extensión la casa de empresa superaron en exigencias para con sus moradores a las Viviendas de Promoción Oficial (VPO)<sup>7</sup> e incluso a las intervenciones libres a cargo de empresas promotoras (viviendas protegidas), dueñas a la sazón del sector de la construcción residencial. Al menos la rigidez de las medidas se mantuvo hasta el desenlace, relativamente reciente, en forma de ventas a los inquilinos, medida de empresa igualmente interesada, al suponer la liberación de la carga económica entrañada por el goteo de averías y desperfectos de unos inmuebles envejecidos cronológicamente (entre 50 y 30 años de antigüedad) y materialmente, dado lo precario de su construcción, deudora de un momento crítico en la edificación<sup>8</sup>, pero determinada también por los limitados recursos económicos de los inquilinos. Las casas patronales de ferroviarios examinadas no contemplaban el acceso a la propiedad (diferente es que a la postre se abordara) por mediación de módicas rentas (más que en concepto de alquiler, de amortización del crédito adelantado al organismo oficial) y exenciones fiscales<sup>9</sup> que acompañaron a las unidades de viviendas de promoción pública, dispersas por todo el mapa de concejos de Asturias, en número proporcionalmente mayor (Gijón, Avilés, cuencas mineras, Oviedo) o menor (Lastres, Ribadesella, Muros de Nalón, etcétera) a las bolsas de trabajadores locales. Y comparativamente con los edificios de viviendas de promotora, éstos, manteniendo rentas tasadas por la ley y beneficios<sup>10</sup> por partida doble para el inquilino y el

---

voluminosa oferta que se satisface y por contemplarse esta clase como tal en la legislación de viviendas acogidas.

<sup>6</sup> Testimonio oral PGM, maquinista jubilado y vecino del bloque de RENFE en Vallobín. Intervino generosamente como testigo y documento vivo capital en pasajes del tema y periodo tratados.

<sup>7</sup> MOYA GONZALEZ, L., *Barrios de Promoción Oficial, Madrid (1939-1975)*, pp. 84-99..

<sup>8</sup> Archivo Histórico Provincial de Asturias. Sección Obras Civiles. En los expedientes de edificaciones del patrimonio inmueble de la Diputación Provincial de Asturias, años 40, se recogen numerosas alusiones a los cupos de hierro y cemento que se fijaban desde Madrid. Tales restricciones para con un organismo oficial, se hicieron extensibles a la construcción de las casas de la empresa estatal RENFE y en superior medida en la promoción privada, que dispuso, no obstante, de mecanismos especiales para sortear el racionamiento y evitar el cese de la actividad productiva.

<sup>9</sup> El grupo de viviendas de RENFE en Vallobín, aproximadamente hace un par de años, acometió la compra-venta por un precio muy superior al de otras casas de empresa y del Estado. Se pagaron 5 millones por viviendas de 90 m<sup>2</sup> escasos pero con más de medio siglo de antigüedad a sus espaldas, acentuada por las precarias condiciones de la edificación de entonces. Quizá el hecho de que la empresa ferroviaria las hubiera entregado a una inmobiliaria para su venta en calidad de intermediaria y a cambio de una parte de los beneficios, explique el precio por encima de la media, máxime tratándose aquí de una empresa estatal. De ahí que únicamente la mitad hayan firmado la operación que RENFE puso en sus manos.

<sup>10</sup> Ley 19 abril 1939 (primer intento del nuevo régimen de solucionar el problema de la vivienda popular. Orden 29 febrero 1944 (regula las características, distribución interior, condiciones constructivas). Leyes junio de 1954 y julio 1954. Ley 31 agosto 1955. Decreto 22 noviembre 1957. Ley 5 marzo 1958. Ley 2 abril 1964. Ley 5 febrero 1965. Ley 5 julio 1964.

empresario, ofrecían un régimen independiente del reglamento empresarial<sup>11</sup>, además de concluir con el acceso a la titularidad de los inquilinos a cambio de precios moderados en relación al desde entonces creciente valor de *el piso*, término popular acuñado a la sazón, lo mismo que el vulgarizado de *viviendas acogidas*; ambos integrantes de un nutrido vocabulario potencial de la vivienda popular de la dictadura franquista.

El alojamiento de empresa comienza su andadura con la irrupción de la era maquinista, permaneciendo en la España anterior a la guerra civil como una iniciativa voluntaria, minoritaria y aparente pero falsamente altruista del empresario, a pesar de una tímida y tolerante legislación que imponía la vivienda de plantilla como obligatoria. La situación, similar y paralela a la construcción de escuelas, obligaba a la empresa a la creación de habitaciones para trabajadores si la factoría superaba determinado número de productores en plantilla, desestimando, igualmente, la legislación favorable y propiciatoria de las leyes de la anteguerra (Casas Baratas<sup>12</sup>), en las que precisamente beberá el sistema franquista a comienzos de su trayectoria para poner en marcha un plan de viviendas que, de otro modo, habrían de partir de cero. Hasta el 1939, para un territorio tan industrializado como Asturias si consideramos la proporción superficie/número de empresas y volumen de producción, el parque de casas patronales arroja un censo raquítico. Y así se mantuvo en la inmediata posguerra, como se aprecia en la colección documentada de Oviedo, que exceptúa únicamente el enclave de Trubia, donde casi se cumplía un siglo de edificación de vivienda mínima y ello descontando abordada al término de la guerra civil.

En cambio las obras vinculadas en algún grado con las compañías ferroviarias componen durante el franquismo un apartado muy inferior al de otras empresas (especialmente las enclavadas en Gijón, Avilés y las cuencas mineras) y sobremanera a las casas de directa promoción oficial, tan copiosa que subsana un déficit más que centenario, de alojamientos de familias de trabajadores. Genéricamente, la vivienda popular de los años 1940 abordaba, teóricamente, un problema que arrastraba desde el siglo anterior y lo hacía como respuesta, al menos, a dos necesidades vivas durante el primer franquismo: una, la escasez/ausencia de habitación obrera y otra la implantación en la vivienda de unas condiciones higiénicas equiparables a las que se perseguían para el aseo personal, convirtiendo las casas en una especie de medicina, que previene y cura las temibles infecciones que asolaban la población de base en tiempos de la medicina precientífica. Así las cosas, la vivienda mínima, más que un aspecto de naturaleza social lo es de tipo sanitario.

Durante la segunda dictadura del siglo XX, la lista de aspirantes a una vivienda para ferroviarios rebasaba exageradamente las disponibles. Esta fue la tónica dominante en la casa patronal en general, y no así en la vivienda de promoción oficial, que llegó a posiciones más próximas a la demanda real y a su cobertura. Ampliamente divulgadas y generales se manifiestan las intenciones del patrono que subyacen bajo estas intervenciones domésticas en número puramente testimonial. Y no parece que se transformen radicalmente durante la primera mitad del franquismo, aproximándose más a un *continuum* dentro de las décadas precedentes de ese siglo, e incluso de las terminales del XIX.

---

<sup>11</sup> Ello no quiere decir que los agentes oficiales de promoción (INV, OSH) no impusieran un reglamento propio, en algunos puntos tan severo como el de los patronos. Véase Archivo Histórico Provincial de Asturias, Sección AISS (antiguo fondo de la OSH de Asturias), expedientes alusivos a los distintos grupos de viviendas de promoción oficial

<sup>12</sup> CASTRILLO ROMÓN, María, *Reformismo, vivienda y ciudad. Orígenes y desarrollo del debate en España 1850-22*. 2001, pp. 364-74.

Antes de la promoción en régimen de cooperativa de las viviendas de ferroviarios, cuya realidad entrañó un giro de 180° respecto a la fórmula de la casa de patronal, que declina por los años 1960, las compañías ferroviarias participaban en el tema de habitación como otras empresas vinculadas a diferentes ramos. En los casos analizados de Oviedo se observan varios objetivos. 1/ No se crea vivienda para toda/casi la plantilla, sino la estrictamente necesaria, la imprescindible para mantener disponible a todas horas a los productores a pie de obra (vagón de socorro, mantenimiento de vías, depósito o taller de máquinas locomotoras, funcionamiento de centralita eléctrica o la misma estación), bien para el desempeño del trabajo diario, bien en caso excepcional de avería. El mercado de la vivienda, por entonces en plena eclosión, se encargaría de alojar al resto de los que, en poseían la *residencia*<sup>13</sup> en Oviedo, no eran alojados por la compañía. Se reafirma entonces aquí la tesis aplicada a la habitación decimonónica de que construir vivienda de empresa entraña fijar población; el argumento únicamente se matiza y se ejemplifica. 2/El alojamiento excluye a directivos, altos y medios cargos administrativos, grupo moderadamente numeroso en capitales de provincia como Oviedo, los cuales se abastecerían en el mercado libre de la vivienda. La casa se concede, en cambio, a empleados técnicos no administrativos, casi siempre personal móvil (fogoneros en el vapor, maquinistas, interventores), a los oficiales (capataz caminero, electricista, mecánico, soldador, integrantes del vagón de socorro, etcétera) y a los operarios manuales dependientes e indisociables del grupo anterior (peones camineros y peonaje de electricidad, mecánico, de soldadura, de taller). Dentro de estos tres últimos escalones parece no observarse jerarquías en materia de habitación; ello en principio, pues en la práctica, la disponibilidad de más de un tipo de viviendas en estos casos, determinado por factores como la orientación y las horas de soleamiento, superficie útil, número de dormitorios, altura del piso dentro del edificio descubre una asociación, no absoluta, entre los cargos medios indicados y las residencias mayores; quedando un margen para familias numerosas (tan mimadas por el franquismo) al margen de la categoría laboral o productores dotados de influencias con la empresa, igualmente asiduos en el régimen político de entonces. Se concluye que dentro de la casa de empresa se conoce una estructura vertical que adjudica a los productores clasificados pro debajode cabecera el tipo de vivienda más cualificado. Por ello en este tipo de empresas se implanta la vivienda obrera plurifamiliar de densidad media y tiende a prescindirse de edificar el chalé o palacete del patrón, o en este caso el de los altos directivos, enclavado en las inmediaciones del espacio productivo. 3/Surge, por fin, en los años 1940 un periodo de creación real, de vivienda patronal, restringido, si bien no tanto como en la centuria anterior. La obligatoriedad de generar habitación obrera que pesaba sobre los establecimientos de producción desde el XIX y prácticamente sobreseída, eclosiona ahora, en la era franquista, oportunamente favorecida al acogerse a similares facilidades que las de las VPO abordadas desde la OSH y el INV, incluso que la vivienda acogida abordada por empresas promotoras. A fin de cuentas, puede entenderse que el alojamiento de empresa en los años tratados viene a ser un brazo de la vivienda Estatal, sin apenas cargas económicas para el patrono. No obstante, en este punto las tesis de la inhibición de las industrias en la creación de alojamientos para sus productores se rectifica a su favor entre los años 1940-1970, si bien moderadamente, pues el empresariado del ferrocarril depositó en la voluminosa iniciativa privada de las empresas promotoras la creación de un mercado libre y autónomo de hogares para su plantilla. De ahí que todas las iniciativas residenciales de ferroviarios tratadas en el municipio de Oviedo se adhieran a la

---

<sup>13</sup> En terminología ferroviaria, *residencia* equivale a destino laboral fijado en una plaza o punto concreto del territorio.

campaña de construcción intensiva de vivienda popular desarrollada a cargo de uno de los agentes varios implicados.

Apenas nada de lo hasta aquí apuntado sobre la promoción de habitación patronal ferroviaria es trasladable a las cooperativas de productores de empresas del ramo constituidas para edificar viviendas en formato de bloque urbano en altura, adosado y alineado al borde de la acera. Únicamente la empresa de la que proceden los comuneros, y en ocasiones el suelo, donado<sup>14</sup> o adquirido a la compañía, los asimila a los ferroviarios-inquilinos hasta aquí tratados. Ni el tipo de asentamiento ni la tipología del edificio ni la figura de promoción que los erige en ferroviarios-propietarios guardan relación con la vivienda precursora. La constitución en cooperativa les permite acceder a los beneficios financieros y fiscales entonces vigentes, a *la fiebre de la construcción o construcción industrial y masiva*<sup>15</sup> e insertarse en los distintos agentes y organismos de producción ya aludidos. El cooperativismo en vivienda, que prendió especialmente en cuerpos profesionales (facultativos de minas, peritos, etcétera) o empresas (ferroviarios, siderúrgicas, mineras) modernizó también otros aspectos de la anterior y añosa casa patronal, transformándola por completo. Por ejemplo al proyectarse masivamente en formato piso, en vez de la vivienda unifamiliar, doble o de baja densidad precedentes; al incrementar sustancialmente la cifra de viviendas por edificio a fin de aprovechar un suelo sometido a intensa inflación; al mimetizar hasta la homologación morfológica total al edificio de viviendas que monopoliza y define el paisaje urbano desde entonces; o al adoptar una identidad urbana inherente a su emplazamiento dentro del núcleo de población, liberándose con frecuencia de la servidumbre de habitar a orillas de las vías del ferrocarril

## MODELOS DE IMPLANTACIÓN ESPACIAL/MODELOS DE VIVIENDA

En sentido estricto, a título de mención y por tangencialidad con la habitación de empresa ferroviaria surge la *residencia* o *dormitorios*, espacio donde pernocta el trabajador que pertenece a categorías móviles (maquinista, fogonero, interventor...). Se trata de salas-dormitorio no individuales, donde se pasa la noche hasta enlazar con el siguiente servicio y concluir el turno laboral que lo conduce a su vivienda<sup>16</sup>. Acompañan a los dormitorios los aseos y, en ocasiones, una sala, con lo que se reúnen aquí tres de las piezas básicas de una vivienda familiar. Su presencia únicamente se constata en estaciones de ciertas características, sobre todo en las de punto final de línea (Gijón, Puente de los Fierros). Es evidente que este espacio escapa a los principios propios de la vivienda tratada: no funciona como habitación grupal para la familia biológica, sino individual para el productor; no se trata de un alojamiento estable, como la casa y forma parte del espacio laboral, en vez del alternativo al trabajo, como es el hogar. Pese a ello, resulta provechosa para el conocimiento de la casa<sup>17</sup> ferroviaria propiamente

---

<sup>14</sup> Ver la última ficha de edificios con la que concluye este estudio.

<sup>15</sup> La hiperactividad que conoció la construcción en el tercer cuarto del siglo XX se acompaña de una productividad ilimitada y unos beneficios desmedidos para los agentes promotores privados, si bien no exclusivamente para ellos. En buena medida, esta densidad-intensidad edificatoria se centra en la vivienda, datando de esta situación el comienzo del fenómeno del *piso en propiedad*, prácticamente generalizado entre los trabajadores españoles y de clase media. Este fue el mayor beneficio que la especulación económica dejó a sus consumidores y el mecanismo por el que hoy España contabiliza el mayor porcentaje de viviendas en propiedad de la UE.

<sup>16</sup> Testimonio oral PGM.

<sup>17</sup> El léxico ferroviario distingue entre ramal (cuando a una línea troncal se le une una rama) y nudo (cruce de dos líneas). Ambos generan, por el aumento de tráficos, un volumen superior de

dicha, precisamente por actuar comparativamente y por contraposición. Por ello se cita pero se excluye del estudio, cediendo paso a otras formas de habitar más estrictas. Se segrega igualmente la vivienda del jefe de estación (casa-estación<sup>18</sup>) elevada un piso sobre la planta baja o espacio de trabajo, precisamente por ser objeto de tratamiento en los más concurridos trabajos sobre estaciones, por contraposición a las tipologías menos conocidas que nos ocupan.

En cuanto al espacio en el que se implantan las viviendas de ferroviarios pueden adelantarse tres conclusiones: 1/Vienen inducidas por un enclave ferroviario (a fin de cuentas, en este aspecto, industrial por equivalente a la ubicación de una fábrica), que reclama o reúne más operarios en determinados puntos, caso concreto del ramal, nudo, punto final de línea, estación de primera categoría, taller de máquinas, etcétera. 2/Se produce una vecindad o cohabitación entre las instalaciones del ferrocarril, definidas por sus *hitos* físicos (playa de vías, talleres, estación, agujas, semáforos, barreras, locomotoras y convoyes de vagones) y las viviendas y sus moradores. Surge un paisaje ferroviario, un hábitat mixto de vida-trabajo, específico pero equivalente al que envuelve a otros colectivos de trabajadores que viven en el mismo o inmediato *lugar* laboral: la mar y el puerto en los pueblos de pescadores; el griterío y la actividad de los niños desde la casa del maestro elevada sobre el aula en las antiguas escuelas; la suspensión y olor de carbonilla, el trajín de la recolección del carbón en las barriadas mineras. Sabido es que en el ámbito de la empresa la proximidad de estos *hitos* o *testigos* laborales genera un clima psico-sociológico específico, en parte espontáneo, en mayor parte premeditado por el patrón. Se alude a la tan tratada vecindad entre casa obrera y empresa, premeditadamente buscada como forma de vincular psicológicamente al productor y a la empresa, convirtiéndola en parte de él y de su familia; también con el fin de ideologizarlo en la línea del productivismo apolítico y acrítico; controlando con mayor facilidad sus hábitos; o convirtiéndolo en el productor ideal<sup>19</sup>. 3/ Se establecen tres modalidades de territorio de acogida de viviendas ferroviarias: rural, periurbana y urbana. Entre los tres enclaves se establece una cierta correspondencia con los también tres arquetipos de casa a estudiar, deduciéndose de ello el determinante del espacio sobre los distintos modos de habitación. La cierta idoneidad lugar/tipología doméstica hay que pensarla en términos de relativismo histórico, esto es, en el momento en que se gestó la intervención, esto es, un tiempo de convergencia de una planificación urbanística arcaizante<sup>20</sup> y licenciada, y una insólita eclosión de la construcción residencial pública y privada.

---

infraestructuras (instalaciones y edificios), propiciando la creación de viviendas para fijar, alojando, al personal allí destacado, igualmente muy superior en número al que sirve en otros puntos de la línea.

<sup>18</sup>Todos los estudios sobre compañías y líneas ferroviarias tratan prolija y gustosamente el edificio estación (véase, a título de ejemplo, la esmerada bibliografía de Inmaculada Aguilar Civera), tema constructivo tipológicamente muy sustancioso, tanto desde el ángulo formal como funcional, al reunirse en un solo inmueble casa y espacio de trabajo, modelo híbrido, de otro modo, seguido por numerosos gremios durante el Antiguo Régimen y, de otra parte, también con similitudes con la casa-escuela e incluso con la casa-cuartel.

<sup>19</sup> SIERRA, *El obrero soñado. Ensayo sobre el paternalismo industrial (Asturias, 1860-1917)*.

<sup>20</sup> Arcaizante o primitivo desde el punto de vista de la planificación técnicamente más rigurosa que se impone en la urbanística de la democracia. Pero también pueden ampliarse tales calificativos tratándolos comparativamente con la praxis urbanística de los países europeos durante los años que precedieron la segunda guerra, en manos de gobiernos reformistas y de izquierda. Políticos y técnicos de la España del primer franquismo conocían tales experiencias, si bien las aplicaron selectivamente y sólo rara vez con fortuna. Es el caso de la promoción pública (directa o indirecta) de vivienda popular, próxima a saldar el vacío arrastrado de un siglo y a efectos tipológicos y espaciales generadora de un hábitat social de inspiración europea cuyo valor aun se soetiene vivo. Fuera de las obras generales puede segurise mínimamente el argumento en CALABI, Donatella, *Architettura domestica in Gran Bretagna 1890-*

## TRABAJO Y VIVIENDAS EN EL MEDIO RURAL (*RAILES Y TIERRAS DE LABOR*)

Obras:

. *Casilla* en Fuente de la Plata/Lavapiés (Ferrocarriles del Norte, desde 1941 RENFE)

. Bloques de Fuso de la Reina (Ferrocarril Vasco-Asturiano, FEVE desde 1965)

\* (Ver fichas de la última parte del texto)

Se trata de dos iniciativas que únicamente las une la calificación de casas de empresa y el emplazamiento no urbano. Su ubicación aislada o semiaislada en origen viene justificada por su implantación rural y por su función, pues la cronología de una de ellas difiere varias décadas y no se da convergencia tipológica. Las *casillas*, hoy de escasa supervivencia, se dispersaban a lo largo de la línea Oviedo-Busdongo y ramales Oviedo a Trubia, Gijón y Avilés<sup>21</sup>; prácticamente la totalidad de la red de RENFE. Similares en programa de usos a las casas de los peones camineros de la red de carreteras de la Ilustración, las casillas constituían las viviendas familiares estables de los peones y capataces encargados del mantenimiento de las vías, de ahí su radicación aislada, a determinada distancia kilométrica proporcional al tramo de vía adjudicado para su cuidado y siempre alejadas de las estaciones de la línea. En cambio el otro caso, el de los bloques de viviendas de Fuso, pasa por la condición de ramal ferroviario, que entrañaba un incremento de tareas y operarios, hasta incluso un duplicado, lo mismo que ocurría en el caso de los nudos; o en los complejos de mantenimiento. Lo mismo sucedía con las edificaciones e instalaciones centrales de mantenimiento, que servían a toda la línea (cocheras, talleres, almacenes, entre otros), propiedad de El Vasco-Asturiano (luego FEVE), radicadas en San Lázaro hasta su recientemente desmantelamiento para un proyecto urbanístico generador de riqueza para la minoría promotora y profesional.

Volviendo a las casillas el solar, dado su reducido tamaño, se encajaba con precisión dentro de la franja de propiedad del ferrocarril que discurría a ambos lados del tendido férreo. Aprovechando el ancho o largo de la planta, además de la casa se crea una especie de ala de tierra cultivable, el clásico huerto familiar de la vivienda obrera. Se habilitaba asimismo un gallinero y pequeños tendejones que no excluían albergar la herramienta de trabajo entre otros enseres. El conjunto dibuja una mezcla de la imagen de los edificios de la revolución industrial, la autoconstrucción y el reciclado espontáneo.

La casilla no se circunscribe estrictamente a nuestra cronología, pero sustenta su presencia aquí, más allá de servir de contrapunto frente a las tipologías restantes, el mantenerse en actividad plena durante el período franquista. Además, en el termino municipal de Oviedo, fuera de las casillas, no se registra con facilidad viviendas individuales de productores ferroviarios, el tema que tratamos. Posiblemente erigidas al poco tiempo, incluso al mismo que la construcción de las obras públicas del Ferrocarriles del Norte, su fisonomía y material de ladrillo industrial prensado y visto que la hermana visualmente con obras civiles de esta empresa, al tiempo que las piezas colgantes en madera de los aleros y la cubierta a dos aguas las convierten en piezas

---

1939. MARDAGA, Pierre (ed.), *L' Avenir. Entreprise Cooperative. 70 ans de l'histoire d'une métropole. 70 ans d'architecture.*

<sup>21</sup> Documento oral CG, descendiente de familia de ferroviarios y ocupante de una vivienda de empresa.

tatuadas de la primera industrialización asturiana, tan foraneizada en su imagen, pero sobre todo en un valioso contrapunto de tipología de alojamiento de ferroviarios.

A efectos tipológicos, la construcción en cuestión se define como una vivienda unifamiliar exenta, dotada de un piso terrero y otro bajo cubierta. La planta, moderadamente rectangular, de una superficie próxima a los 20 m<sup>2</sup>, lo que la convierten en una vivienda literalmente mínima y extrema, situándose por debajo de ella únicamente los kioscos de chucherías, las chabolas autoconstruidas de uso habitacional u hortelano. La distribución encaja, muy apretadamente, la cocina, un dormitorio, escalera y aseo en la planta baja; y en piso dos dormitorios. Sus dimensiones (excluyendo las variantes de casilla existentes y centrados en ésta) resultan tan reducidas que su visualización nos disuade de la presencia de una vivienda, evocando casas de fantasía infantil o meros apeaderos, lo que ya informa de su ambigüedad morfológica. Su denominación popular de casillas no puede haber sido más gráfica ni acertada. Carece de la fisonomía y mixtificación de usos de la estación (espacio de trabajo para el jefe y factor, área para el público y vivienda/s), acompañándose de un encanto que le reporta precisamente sus dimensiones de casa de juguete (casita de muñecas), el contraste de la pintura blanca con el rojo del ladrillo prensado en el encintado de los huecos, zócalos e impostas y, muy especialmente, un motivo ornamental de éxito garantizado: la exótica guardamalletas de los aleros, procedente de las comarcas alpinas y recurrentemente consumidas por los edificios de algunas compañías ferroviarias anteriores al comienzo del siglo XX y, en otro ámbito, por los chalés de la burguesía finidecimonónica. Por lo demás, la casilla gana en independencia al carecer de vecindario, constituyendo un formato de habitación familiar afortunado para quien valore tales condiciones, las de la tipología residencial más rural y aislada en función de la actividad laboral desempeñada por su inquilino.

En cambio las **viviendas de Fuso de la Reina**, a efectos de la presencia de un ramal ferroviario y de la ubicación preexistente de edificios ajenos, se formulará una situación singular: el Ferrocarril Vasco-Asturiano adquiere los terrenos de una fundición de estaño clausurada, posiblemente del cambio de siglos XIX al XX o del primer tercio del XX<sup>22</sup>. Al comienzo del decenio de 1940 adaptará un magnífico ejemplar de arquitectura industrial, integrado en la factoría, para usos residenciales, elevando de nueva planta y con el mismo fin otro bloque sobre el suelo de una posible nave de la misma fábrica<sup>23</sup>. Entre una y otra unidad residencial un amplio espacio libre les confiere un toque de unidad por mediación de un cercado con murete que discurre por los laterales hasta entroncar con las fachadas cortas de los dos bloques. Además de este patio común destinado usos sociales comunitarios (lugar de encuentro de los vecinos) y auxiliares de las viviendas (tendales), se concedieron a los vecinos varios huertos todavía hoy cultivados.

Los dos edificios plurifamiliares de la empresa del Vasco-Asturiano en Fuso mantienen entre sí una volumetría (paralelepípedo longitudinal apaisado) similar y muy usual, lo mismo que la densidad media de ocupación. Todo ello los hermana con los bloques de vivienda obrera de la inmediata preguerra (Casas Baratas) y dictadura de Franco (los llamados grupos o barriadas), con los que también comparten su radicación en enclaves escasamente urbanizados (campo, como en este caso, o extrarradialidad, se verá en posteriores ejemplos). El número de seis vivienda por cada bloque y el programa de

---

<sup>22</sup> Testimonio oral de vecinos.

<sup>23</sup> Se conservan arrimados al cercado que encierra los dos edificios de viviendas separados por un espacio libre, vestigios menores de otras instalaciones industriales de la antigua factoría, parece que de dimensiones modestas. De lo conservado, destacan inequívocamente como pieza artística las antiguas oficinas convertidas en viviendas.

piezas no contradicen lo indicado: su semejanza buscada. Pero a efectos del detalle de fachadas, ni elementos (ventanas, puertas, aleros) ni los materiales se conjuntan. La unidad de habitación más antigua, cerca de medio siglo anterior a su vecina, y su función original de edificio de oficinas de la empresa fundidora instaladas en la planta baja y viviendas de directivos en el piso (luego serían remodeladas para subdividir las y adaptarlas al estándar de vivienda mínima), rompe con su cultivada imagen el patrón estético del bloque de vivienda obrera de esas décadas, pero, en contrapartida, mantiene una imagen industrial, en vez de anónima singular, debido al papel representativo en su momento asignado. Curiosamente, incluso sin abandonar el mundo del ferrocarril, podría hacerse pasar por una casa-estación de un ferrocarril ajeno a los nuestros, más bien extrapirenaico, a juzgar por el esmero formal aplicado. Sin pretenderlo la empresa, se adaptó para viviendas de trabajadores un vistoso y desconocido edificio industrial que de otro modo dispondría de dudosa vida.

En cambio el bloque más reciente, que data del censo de 1940, se le despoja de todo el esteticismo decimonónico comprobado en el anterior y vecino edificio, de talante representativo-industrial. En la construcción más joven únicamente dos arcos independientes confieren singularidad al edificio dignificándolo: uno en pareja, formando ambos la boca de un pasaje o túnel-zaguán que une el exterior del recinto con los portales y el patio común, y el otro arco supuestamente como entrada *triumfal* al conjunto de la primitiva fundición. Por lo demás se trata de un bloque con tres plantas, dotada cada una de 2 viviendas. La distribución interior no es la que llamamos *centralizada*, desarrollada en torno a la sala-comedor, dependencia estigma de la vivienda obrera, sino la *longitudinal*, protagonizada por un corredor (pasillo) ciego y central, flanqueado por dos crujiás de habitaciones exteriores (3 dormitorios en los bajos y 4 en las siguientes plantas; nuevamente dos tipos/tamaños de vivienda). Sólo una peculiaridad destaca en este edificio, compensando el ensombrecimiento al que le somete el más antiguo: es el túnel o pasaje contenido entre los dos arcos de las fachadas largas, que discurre en sentido transversal al eje del edificio y que facilita el ingreso, además de al amplio patio vecinal, a dos portales independientes y enfrentados, que sirve cada uno -un tanto dispendiosamente dentro del contexto de la máxima de la economía consustancial al ámbito industrial- a una vivienda por planta.

## **B. VIVIENDAS PERIURBANAS (“BAJAR A OVIEDO”, “SUBIR A OVIEDO”)**

Obras:

. Bloque de Vallobín (RENFE)<sup>24</sup>

. Bloques en Pumarín (Económicos, desde 1965 integrados en FEVE)<sup>25</sup>

\* (Ver fichas en la última parte del texto)

A este par de intervenciones de diferente titularidad, las une el emplazamiento en lo que entonces era borde urbano, la condición de *vivienda de empresa* y la tipología genérica

---

<sup>24</sup> No sorprende que el Archivo Municipal no custodie el expediente correspondiente a la licencia de obras. Además de los documentos que no llegaron nunca a dicho fondo por razones varias, los dependientes de organismos superiores a los ayuntamientos gozaron de autonomía ante este trámite. Las viviendas de Vallobín pertenecían a una empresa estatal, y el proyecto posiblemente se trazara en la oficina técnica de la central de Madrid.

<sup>25</sup> Sobre esta compañía ferroviaria véase el estudio monográfico de FLORES SUÁREZ, J.M., *Un Ferrocarril hacia el Oriente. La compañía de Económicos de Asturias (1887-1939)*. Proyecto de Investigación del Tercer Ciclo, Universidad de Oviedo, Departamento de Hª del Arte y Musicología, 1995, inédito.

de recurrir al sistema de conjunto de bloques, que cada una compondrá según criterios particulares.

Edificaciones en un entorno de prados, suelo rural no urbanizado, donde incluso pastaba el ganado<sup>26</sup> y campo través se accedía al centro urbano. Ambas intervenciones se abordaron en parcelas inmediatas al punto de trabajo: en Vallobín el *depósito*<sup>27</sup> (taller de mantenimiento de máquinas locomotoras, la centralita eléctrica y la estación o edificio de viajeros de Uría; en Pumarín la estación de primera categoría, los cocheros, almacenes de materiales y mercancías, taller de reparaciones y construcciones menores<sup>28</sup>. El suelo se tasa aquí a un precio mínimo fundamentado en la extrarradialidad y en la presencia de focos de actividad indeseable (vías, talleres, almacenes y hospitales, como el militar en Pumarín). Grupos de viviendas con sello de casas de empresa a la manera decimonónica: alquileres no amortizables, diferencia respecto a las viviendas obreras de promoción estatal de la OSH, más paternalizadas, sometidas a una especie de protectorado del Estado. Venta a diferido cuando ya constituyen un gravamen para la empresa. Incluso peores condiciones de tenencia que los edificios de viviendas de empresas o promotores libres, cuyos pisos fueron vendidos en pocos años a módicos precios<sup>29</sup>

Tipológicamente las unidades de habitación plurifamiliar adoptan el estándar de ocupación media (baja se identificaría mejor con la vivienda unifamiliar o pareada e intensiva con el bloque urbano entre medianeras superior a 10 viviendas). Cada edificio, siempre con forma de barra o tableta, alberga entre 4- 6 vecinos, aproximadamente. Los *bloques* (en terminología de la época) distribuyen las viviendas a dos manos, formando el conjunto de varios edificios los llamados *grupos*.

El esquema de bloque, pabellón o cuerpo de planta abierta diferencia estas intervenciones residenciales de naturaleza social de los edificios urbanos entre medianeras insertos en el mercado libre e implantados en la ciudad. El volumen de los primeros viene configurado por un paralelepípedo apaisado, más largo que alto (3-5 plantas vivideras y desprovisto de bajos comerciales), que reposa sobre una de las caras mayores. Se dice de planta abierta porque todas las piezas de la casa son exteriores por disfrutar de luces a las dos fachadas largas, de ahí la composición de los pabellones en paralelo, bien alternando, o no, con otros también exentos que girán 90° sobre el sentido de los anteriores, bien soldándose a ellos por un alzado estrecho (bloque transversal en el **grupo RENFE en Vallobín**). En este caso concreto, el enlace genera una planta típica de edificio de pabellones<sup>30</sup>, en absoluto asociado a la vivienda familiar, pero sí al alojamiento de grandes colectivos sin vínculo biológico y con escasos recursos (orfanatos, hospitales benéficos, seminarios, cuarteles). La planta en E que dibujan las cuatro alas en forma de barras apaisadas se asemeja, de hecho, a la del antiguo seminario de El Milán, luego cuartel, en Oviedo. El acoplamiento de los bloques

---

<sup>26</sup> Testimonio oral CG

<sup>27</sup> Se respeta el término utilizado por uno de los entrevistados, ferroviario jubilado de RENFE y vecino inmediato de esta instalación, que entendemos nos la presentó más como un taller de reparación que como un depósito de materiales; construcciones, ambas, diferenciados en Económicos.

<sup>28</sup> FLORES SUÁREZ, J.M., *Un Ferrocarril...*, pp. 64-89.

<sup>29</sup> Puestas en venta reciente, en la cantidad 5 millones para las viviendas de mayor superficie. Precio que se estima a la alta, posiblemente por los beneficios pactados con la empresa privada a quien encomendó RENFE la gestión de la operación. De ahí, en parte, que aproximadamente la mitad de los inquilinos acepten la compra-venta. Información oral PM, vecino propietario.

<sup>30</sup> ALVAREZ QUINTANA, C., “La tipología del edificio de pabellones. Una realidad escasamente conocida de la arquitectura del siglo XIX. 1 Aspectos teóricos” y “La tipología del edificio de pabellones. Una realidad escasamente conocida de la arquitectura del siglo XIX. 2 Aplicación de los principios teóricos a un caso concreto”, *Studium*, Facultad de Humanidades, Universidad de Zaragoza, en imprenta.

delimitando un par de patios abiertos por un frente y tratados como suelo vegetal, en absoluto resulta usual en Asturias dentro de los grupos de viviendas sociales. Tal es así que lo que acabará imponiéndose en la Asturias del primer franquismo serán los volúmenes aislados tipo barra, intercalados entre otros pabellones quebrados en ángulo recto<sup>31</sup>, para ceder paso, desde los 50, a los bloques, ahora siempre exentos y rectos: las legítimas barras popularmente llamadas *tocote*. La importancia y la dimensión social de esta planta abierta, que no se pierde en el grupo de Vallobín, crece al confrontarla con el edificio de viviendas urbano, que prescinde de dos fachadas, las laterales medianeras, para adosarse a los inmuebles colindantes, buscando en compensación y a la vez para ampliar el número de viviendas, un abuso *inmoral* de los patios de luces, los interiores, combinados con los traseros al interior de la manzana, a veces de una superficie restrictiva similar.

Como ocurre en los bloques de RENFE y Económicos, la variedad de tipos de habitación, normalmente dos por cada iniciativa, fue general en las iniciativas de empresa y oficial. Ambos modelos no los define tanto la dualidad pasillo (ascendencia en la casa burguesa decimonónica) o sala-comedor (antecedente y de naturaleza popular)<sup>32</sup>, factor sin duda determinante, como el número de dormitorios, 3 ó 4. En ambas intervenciones se asiste, a efectos distributivos, a un par de patrones de planta diferentes, de otro modo universales y constantes en toda la arquitectura monumental, religiosa o civil. Esta invariante, recogida en las viviendas de las barriadas franquistas de directa promoción oficial, se refiere al esquema central y el longitudinal. Ciñéndonos a la iniciativa de Vallobín, el paradigma del primer modelo, el *central*, más reducido que el otro y que apenas supera los 70m<sup>2</sup>, se desarrolla en torno a un centro (entonces la cocina-comedor o el comedor sólo, pues la sala es más tardía en la habitación de la clase trabajadora), al que abocan/irradian prácticamente el resto de las habitaciones (3 dormitorios, cocina y baño). Configura el patrón-tipo claramente dominante de la vivienda obrera franquista, que potencia y cohesiona la familia mediante una distribución que perjudica la intimidad e independencia individual de los miembros. En cambio la disponibilidad de huecos de luz en todas las piezas establece un privilegio del que se encuentra privada la casa de superior categoría y que define el segundo esquema distributivo: el vertebrado por un pasillo longitudinal, consustancial a la iniciativa privada lucrativa y rara vez a viviendas sociales de empresa o del Estado. Por su parte, el plano *longitudinal* se recoge (también en los bloques de RENFE) en hogares destinados a familias numerosas, a empleados con alto escalafón o a los que disfrutaban de *influencias*; todos disponen de un incremento de la superficie (unos 90 m<sup>2</sup>) y del número de habitaciones, proporcional a la necesidad reales o de apariencia del inquilino. Si en el alojamiento de empresa o titularidad pública se tiende a abrir luces a ambas fachadas largas y opuestas del edificio tipo pabellón para beneficio de todas las piezas,

---

<sup>31</sup> *Immeubles à rëndent* fue el nombre con el que bautizó Le Corbusier las barras quebradas de edificios residenciales de planta abierta abocados a un amplio espacio libre verde. El esquema se transplató fuera muy desvirtuado. En España, por ejemplo, se optó por patios incluso sin pavimentar, que suplían el espacio verde que requería un mantenimiento inalcanzable para el vecindario. CURTIUS, W.J.R., *Le Corbusier. Ideas y Formas*.

<sup>32</sup> AA, Sección Proyectos de Obra. Los proyectos de construcciones domésticas del franquismo consultados en Asturias refieren textualmente la naturaleza tradicional, popular y la procedencia rural de la *cocina-comedor*, por ello considerada la indicada y la que debe presidir la vivienda social. Pero desde los cincuenta, la misma clase trabajadora modificará los usos de las piezas de la casa, tratando la cocina como cocina con/sin comedor, y, sobre todo, creando la sala, el hito de la vivienda del tercer cuarto de siglo, en buena medida focalizada en la televisión.

en la promoción comercial (bloques en altura adosados) las estancias ciegas<sup>33</sup> o a reducidos patios interiores entrañan una degeneración, por razones especulativas, del tipo de vivienda mínima que, como derecho constitucional, es exigible que velen por él los poderes públicos.

Continuando con el inmueble de RENFE, la presencia de espacio libre colectivo (trátese de campo, huerto o jardín), se asocia con la radicación en el cinturón rústico de la ciudad, exhibe también indicios de calidad de vida doméstica, por la disponibilidad de acceso a un espacio exterior (tendales, juegos de niños, cultivo de plantas o jardín personal de vecinos espontáneos) y ecos lejanos de la doctrina de la Ciudad Jardín<sup>34</sup>. Todas las viviendas disponen de un balconcillo volado de fábrica, que se populariza en la vivienda multifamiliar desde antes de la guerra y que evoca a distancia la teoría del *jardín privado* en los edificios de viviendas<sup>35</sup>. Tampoco se trata de un jardín real, imposible de mantener, ni de un patio pavimentado que encarece igualmente el espacio. Por exclusión los dos patios abiertos a Francisco Cambó permanecieron en estado natural, intactos, creciendo como pradera en el que pacía en ocasiones el ganado ajeno y de vez en cuando salpicados por el *jardín espontáneo* de algún vecino, un retal de tierra donde cultivar flores y arbustos como entretenimiento y adorno. Nunca se conoció uso como huerta en estos intersticios entre pabellones. Ello encaja con el hecho de que en los primeros años todo el entorno del grupo permaneciera, igualmente, como suelo rural, llegándose a Oviedo atravesando prados sin apenas obstáculos. La ubicación del inmueble de deduce por ello periurbano, pero además, al igual que el resto de las iniciativas estudiadas, vecino de las vías y los edificios ferroviarios, espectador de su paisaje.

Por su parte, la **intervención de Económicos** se proyectó como un conjunto integrado por dos tipos de unidades de vivienda colectiva acompañada de amplio espacio libre. El módulo residencial estándar de aprovechamiento más intensivo lo integran *pabellones (sic)* aislados de acusada longitudinalidad y tres plantas sobre rasante<sup>36</sup> (cinco en el proyecto), exclusivamente destinados a habitación de productores y tratados como *edificación en fila*; hilera única si no fuera por el retraimiento de uno de los bloques. Las unidades restantes, supuestamente para trabajadores de superior rango o empleados, se concibieron en el proyecto como cuatro edificios, sólo dos ejecutados y de morfología nítidamente diferenciadora respecto al resto. Definen un volumen muy inferior de dimensiones y plantas (tres) a los bloques vecinos, de otro modo curiosamente similar en proporciones y altura al de los palacetes burgueses del siglo

---

<sup>33</sup> Archivo de la autora (AA), Sección Proyectos de Obra. De la etapa que tratamos, después del año 1950, las ordenanzas de construcción permiten estancias ciegas. Casi siempre se trata de la cocina y el aseo y/o baño (en el siglo XIX alcanzaba a los dormitorios, que asiduamente se acogían a la solución *alcoba* para atenuar su inhabitabilidad). La especulación y el ingenio hacen que aparezca como tolerable para las autoridades municipales y centrales (INV) la ceguera de las piezas indicadas, condicionándola a la instalación de una ventilación *forzada* por medio de tubo SHUNT, muy extendido por entonces. La ventilación cumple, parece. ¿Y la luz natural?.

<sup>34</sup> CASTRILLO ROMÓN, María, *Reformismo...*, pp. 106-11 y 137-147.

<sup>35</sup> Una vivienda, un jardín, promulgaba Le Corbusier en los años 1920-30 para cada piso de los bloques en altura. Se trataba de una versión y adaptación del jardín privado de la vivienda unifamiliar, social o de clase. Las plantas, su cultivo, los muebles de exteriores se daban cita en estos balcones-terrazas supletorios del jardín, si bien de unas dimensiones muy excepcionales en el caso del edificio de vivienda en Asturias. *Le Corbusier 1910-1965*. 1973.

<sup>36</sup> La obra ejecutada desató aspectos del Plan de Ensanches Actuales y alguna de las prescripciones del arquitecto municipal. Al menos en dos puntos: el número mínimo de plantas para la zona, que no podía ser inferior al de cuatro pisos y bajo, y en la composición del conjunto, que debía componerse en una sola fila, haciéndolo en la práctica en una segunda hilera incompleta. Archivo Municipal de Oviedo (AMO), 1.18. 52.2

XIX. De las cinco edificaciones que integran este barrio de ferroviarios, las tres longitudinales antedichas y estas dos últimas, de planta en C, todas se alinean (exceptuando la retraída) formando fila en primera línea de la trinchera del ferrocarril, como distanciándose del sanatorio militar que dejaban a la espalda, a costa de intercalar un amplio espacio libre entre la *enfermedad* y la vida doméstica. En el interior de las unidades de casas más pudientes se dispusieron por planta únicamente dos viviendas de formato grande o de *familia numerosa*, como se decía en la época. Constaban de cuatro dormitorios en vez de los tres de los bloques en hilera: pasillo, cuarto de baño con *bañoaseo* (*sic*)<sup>37</sup> y el *estar-comedor*, según reza en el plano, si bien en función del mobiliario representado parece hacer las veces del comedor tradicional, aislado en una pieza de importantes dimensiones. La presencia del pasillo, que reporta independencia, y lo expresado para el baño, cocina y estar-comedor insertan el programa de piezas de estas viviendas de superior categoría en la línea de modernización de la vivienda popular a la que se asiste tras la guerra civil, una vez superada la fase crítica inicial.

### **C/ VIVIENDAS URBANAS (SUMIRSE EN LA UNIFORMIDAD DEL BLOQUE DE VIVIENDAS URBANO)**

Obras:

Varios bloques multifamiliares en el entorno de la avenida de Valentín Masip:

. Edificios de viviendas. Edificio E como prototipo. (Cooperativa de Viviendas RENFE)..

. Edificio de viviendas (Cooperativa General de Ferroviarios Españoles, COVIFE Astur, delegación Asturias).

\* (Ver fichas en la última parte del texto)

Estas intervenciones, por constituir las fechas más recientes de toda la muestra residencial tratada, permiten conocer la dirección evolutiva general de las casas de empresa, o mejor su clausura, pues si su financiación resultó altamente protegida por el Estado en aquellos momentos, pronto se dio a conocer el alto coste de su mantenimiento, no imputable por ley a los inquilinos, menos a los de clase trabajadora ni a los vinculados a la vivienda por vía amortizable. Similar situación pronto fue percibida por las empresas promotoras, asistidas por ayudas oficiales pero provistas de un interés exclusivamente comercial; precisamente por ello, aquéllas cursaron con rapidez la venta de las habitaciones, con un adelanto significativo respecto a algunas empresas, caso de RENFE. Y por lo que respecta a los alojamientos sociales de promoción pública, las iniciativas ya fueron concebidas de antemano como amortizables<sup>38</sup>.

En este contexto surge la vivienda de cooperativistas ferroviarios, desvinculados de la empresa y en calidad de promotores de sus propias viviendas, siempre próximas a sus lugares de trabajo. Adoptan la imagen y tipología de los edificios de vivienda urbanos, asociados al negativo espíritu del bloque intensivo y especulativo propio de las empresas promotoras impulsadas por el enriquecimiento fácil.

Para los moradores actuales de casas de empresas ferroviarias, esta última modalidad cooperativa ni a efectos de propiedad ni de tipología edificatoria guarda relación con sus

---

<sup>37</sup> AA, Sección Proyectos de Obra. En la *literatura* de las memorias de obra, se cita con frecuencia en vivienda social el *baño-aseo*. Es la media bañera con asiento y equipada de ducha, un híbrido de plato de ducha y bañera que da nombre a la reducida pieza en la que se instala, que por ello en vez de decirse cuarto de baño o aseo, las otras dos opciones del momento, se refiere como baño-aseo.

<sup>38</sup> FERNÁNDEZ GALIANO, L., FULSARI, J. y LOPERA, A., *La quimera moderna. Los poblados dirigidos de Madrid en la arquitectura de los 50*.

viviendas, sentidas como tatuadas por la propiedad de la empresa: en suma, constituyen otra realidad, no son comparables<sup>39</sup>. El cooperativismo profesional entraña una figura de promoción efectivamente más reciente, a partir de los años 1960 detectada en Oviedo para el caso de los ferroviarios. Con independencia de la empresa promotora, la iniciativa de un colectivo agrupado bajo la figura administrativa de la cooperativa, se repite en Oviedo, al margen de los empleados de RENFE, en otras iniciativas de implantación aislada, salvo la concentración del polígono de Buenavista, donde se domicilian bloques de cooperativas profesionales (peritos, facultativos de minas, etcétera), bautizados, generalmente, con el nombre de su patrón/a *gremial*. La constitución de una cooperativa, casi siempre de profesionales de un ramo, debió resultar moderadamente más ventajosa que la figura empresarial del promotor inmobiliario, pues se encuentran casos en Oviedo de constructoras encubiertas bajo una cooperativa de propietarios. Por lo demás, al igual que los bloques urbanos libres, los corporativos gozaban de exenciones para el pago de la licencia de obra, recibían subvenciones a fondo perdido y créditos blandos. Su régimen se insertaba dentro de la legislación de Viviendas de Renta Limitada o *Protegidas* y no excluía, al parecer, la posibilidad de edificar más viviendas que cooperativistas o mantener la propiedad de locales, bien para rebajar con sus beneficios los gastos fijos de la comunidad de propietarios, bien a título de inversión del colectivo. Se trataba, en definitiva, de una década (comienzos de los 60-comienzos de los 70) paraíso para construir viviendas en propiedad o como negocio en caso de las inmobiliarias, pero no para la venta a los inquilinos por parte de la empresa, que en este contexto resultaría insatisfactoria para el patrón y los moradores quienes, entretenidos en alquileres bajos, pierden la opción asequible a la propiedad de otra casa en el mercado libre, o a la misma que ocupan, si la empresa no propone la transacción o lo hace a precios fuera del alcance de los destinatarios. Por su parte, para el empresario esos años, cuando aun el parque de alojamientos familiares se encontraban en relativo buen estado, deshacerse de ellos hubiera supuesto una pérdida en el balance contable.

Tipológicamente ambas intervenciones elegidas, la múltiple de varios bloques en Masip-González Pola y la única de Teijeiro, se disuelven bajo la imagen-tipo de los bloques de viviendas urbanos seriados. Abandonan, pese a tratarse de una iniciativa social del mismo tipo de promotores, los beneficios de habitabilidad propios de la vivienda de empresa o estatal: planta abierta, viviendas exteriores íntegramente, espacio libre anejo de uso comunitario, moderada densidad de vecinos por unidad de alojamiento colectivo. Como si de una promotora se tratara, incorporan bajos comerciales (una fuente de ingresos para la cooperativa), disparan alturas (19 –23 metros a cornisa), apurando al máximo las plantas vivideras (6 y 7 en González Pola y Masip, 8 en Teijeiro) y el número de casas por bloque (14 viviendas bloque en González Pola, a multiplicar, parece, por unos 5 inmuebles; 60 en Teijeiro); extrayendo el máximo provecho de todos los niveles construidos (incluidas las viviendas de inferior habitabilidad: ático y bajo cubierta) y al espacio destinado a cada familia, por medio de una distribución apretada, hasta alcanzar el programa estándar de habitaciones exigido por la ley. El efecto de asimilación de estos bloques de cooperativa respecto a la tipología homóloga imperante se aprecia en un espíritu especulativo hasta entonces en manos de las empresas promotoras

Las dos iniciativas cooperativistas seleccionadas las insertamos en el marco urbano y no en el periurbano, porque, pese a estar la avenida de Valentín Masip en curso de urbanizarse (año 1965) y con ella las infraestructuras, esta zona aparecía llamada a

---

<sup>39</sup> Testimonio PGM

convertirse de forma acelerada, casi instantáneamente, en uno de los *segundos centros* urbanos de Oviedo. Además la urbanización se llevará a la par que una de las dos intervenciones cooperativistas, la contenida en una esquina en ángulo agudo a las calles de Julio González Pola y Masip, donde se levantarían previsiblemente unos cinco bloques, de los que los más tempranos se adelantarán a la urbanización de las calles propiamente dichas. De otro modo, aunque la columna vertebral del nuevo barrio la constituyera una avenida de Valentín Masip en ciernes, anticipándose a ella nuestros bloques, el espacio ya se encontraba consolidada como urbano desde la anteguerra, concretamente por la zona colindante norte, a de avenida de Colón, y tramo inicial de Comandante Vallespín. El solar de la cooperativa de RENFE con medio alzado a Masip se subdividió con un eje bisectriz del que salen a ambos lados y en forma de espina de pez los solares para cada bloque adosado, con fachada exterior a esta arteria de primer orden, o a la inferior de la calle Julio González, y fachada posterior a un patio propio de manzana, dibujado por el retraimiento de todos los edificios respecto al eje de la parcela.

**El edificio E de viviendas en la calle Julio González Pola (total de 5 bloques en proyecto)** hacía esquina aguda, resuelta en chaflán, con Valentín Masip. Se adelantó en el tiempo la urbanización de la calle Pola (en estado de proyecto denominada D-12'), de ahí que los bloques documentados, más tempranos, miren a ella, figurando como otros propietarios de la vía la selecta promotora PRUSA, dos particulares<sup>40</sup> más y la cooperativa de RENFE. El Plan Urbano y las Ordenanzas Municipales de Construcción de la ciudad de Oviedo, al dictado de los agentes políticos locales rendidos al lucro fácil y generoso del negocio inmobiliario, imponían una tipología intensiva de edificio de viviendas, basada en el crecimiento en altura (en este caso no se permitió más que 5 plantas vivideras y bajo para locales), perdiendo al adosarse dos fachadas para abrir luces y alineándose a la acera al objeto de provechar al máximo el frente de la parcela, dotada de tantas posibilidades de uso y estética. Se aplica, en definitiva, este patrón de inmueble residencial anónimo y anodino, producto de constructor aunque lamentablemente lo firme arquitecto. En el caso tratado, teniendo en cuenta la orientación norte del alzado principal a la calle Pola, en una intervención, paradójicamente de compromiso y estudio individualizado de la obra, el arquitecto concibe una fachada en celdillas a partir de una retícula de hormigón armado que sobresale de los paños de muro y ventanas, protegiéndolos de las molestias de los vientos dominantes. Por lo demás, la tipología de bloque asumida aparece ahora por primera vez vinculada al alojamiento del sector del ferrocarril, abrazándose un modelo nuevo de habitación, que se mimetiza hasta indiferenciarse plenamente con el resto de edificios de clase media de la ciudad -quizá premeditadamente. Se alcanza una situación contraria a las anteriores promociones de empresa, siempre bajo el estigma de la habitación obrera de patrón, así como provistas de una evocación lejana de arquitectura industrial, que citamos aquí como una categoría diferenciada de la arquitectura civil y urbana, más identificada, a la sazón, con el estándar del bloque de viviendas en altura y adosado que se analiza.

.En cuanto al programa de usos, el edificio, pese a su condición de adosado, limitado en altura, número de viviendas y mínimas superficies, contemplaba, como sus homólogos de entonces, un amplio margen para extraer el mayor beneficio del suelo. La limitación de abrir huecos únicamente a dos fachadas (calle y patio de manzana) y porque la

---

<sup>40</sup> Uno de ellos era el edificio de viviendas de José Menéndez Rodríguez, que había solicitado permiso en 1951 para edificar un bloque de viviendas de alzado mixto clásico-racionalista. AMO. Expediente de Licencia de Obras 12.7.415.3

longitud del alzado principal es moderado, como aquí, y se logran dos viviendas por nivel, cada una dispone de una planta en U enfrentada a la otra gemela a la que se une en los extremos y con la que comparte el espacio central comunal a la manera de un claustro, en el que se inscribe el paquete de escalera+ascensor+patio de luces. Por su parte las viviendas recurren a un pasillo ciego arrimado a las medianeras de los inmuebles inmediatos, que, en su tramo primero, desde la puerta de entrada, sirve de distribuidor a las habitaciones nobles a la calle (sala-comedor, dormitorio principal), a las de servicio (cocina, baño y aseo) en el tramo intermedio, y a los dormitorios menores al patio de manzana en el tramo final del pasillo. El esquema descrito, por tantas veces aplicado, resulta altamente genérico, y aunque el arquitecto exprese en la memoria del proyecto que se preocupa por separar zonas colectivas de privadas, nada nuevo se detecta en la distribución. En otro sentido, la duplicidad de cuartos higiénicos, lo mismo que por emplazamiento, se intuye una orientación mesocrática de las viviendas, muy difícil de entrever que en los anteriores ejemplos de viviendas de alquiler de ferroviarios.

Aunque estas viviendas superen a las barriadas obreras en instalaciones (calefacción, ascensor, aseo y baño independientes) y aunque como ellas cada vivienda conste de luces a dos alzados, la subdivisión en estos ejemplos urbanos de la línea de fachada en dos ó mas viviendas genera dos crujías libres, las indicadas (comedor y dormitorio principal a la calle, dos dormitorios al interior de la manzana) y, en este caso concreto, dos intermedias ciegas. Aquí se encajan el paquete escalera-ascensor-patio de luces en el centro, al que se proyectan (extremos) las habitaciones ciegas o semiciegas de servicio de la vivienda: cocina, despensa, cuartos higiénicos y pasillo en U, colindante por el interior con medianera.

En cambio el **bloque orillado a la calle Teniente Coronel Teijeiro**, manifiesta la singularidad de constituir el único edificio levantado en esta mano de la calle. No así la acera contraria, ya ocupada antes de la guerra. El solar trapecial de la cooperativa se intercala entre la divergencia de las vías (nuevamente el paisaje de asociación vivienda-elementos ferroviarios) a León y Trubia, si bien únicamente edifica un ángulo en rotonda a las calles Teijeiro e Independencia. De esta ubicación singular, en solitario y en picado sobre las vías, el que la tipología de bloque urbano adosado se sustituya aquí, rara y aisladamente en este punto de la ciudad, por la tableta de planta abierta, lo que no garantiza el carácter de vivienda exterior. La altura se hace desproporcionada (9 plantas de habitación que aprovechan el ático, bajo cubierta y la trasera del piso del suelo, por la fachada de la calle destinado a comerciales), más observando el alzado trasero a las vías antes de la edificación de la *placa*. También los agentes promotores de cuño social, como las cooperativas profesionales, aplican la fórmula especulativa del aprovechamiento máximo del suelo por antonomasia encarnado en las empresas promotoras. Nuevamente la tipología acusadamente urbana del edificio en altura a ras de acera disuelve la identidad de este colectivo profesional, integrándola en el tipo de vivienda anónimo y neutro, carente de las señas de identidad perceptibles en los alojamientos periurbanos y rurales.

Se asiste por segunda vez a un bloque de viviendas de tipo intensivo (hogares entre 60 y 70 m<sup>2</sup> y apurada distribución en 3 y hasta 4 dormitorios raquíticos), indisociable del emplazamiento urbano y de la aceleración y generalización progresivas de la especulación inmobiliaria, que contagia incluso a iniciativas sociales, pese al sentir popular que difunden. Véase el escrito del presidente de la cooperativa ante el Consistorio de Oviedo, solicitando la aceleración en la resolución a favor de conceder la licencia municipal de obra: (La edificación en cuestión se presenta como) *‘una obra social de gran importancia que inicié hace tres años, y viendo el peligro de no poderse*

llevar a efecto la misma (...) y para el personal ferroviario, alguno de los cuales me consta que viven a 32 kilómetros de Oviedo, viene todos los días a trabajar aquí en los trenes (...) sino que el lugar que ocupa es una chabola de madera, impropia de un trabajador español. Otros con sueldos ridículos, tienen que soportar alquileres casi tan abultados como lo que perciben por su trabajo, alejados de su punto de trabajo habitual, no por conveniencia, sino por necesidad...<sup>41</sup>

-----

## FICHAS DE DATOS BASICOS

### 1. Casilla de peón caminero. Fuente de la Planta/Lavapiés

- . Titularidad: Ferrocarriles del Norte, luego RENFE (1941).
- . Fechas: Data de los años de apertura de la línea, sin descartar los de construcción de la infraestructura de la misma. La cronología se adelanta a la establecida para este texto; se la incluye en calidad prólogo y contrapunto con otras tipologías.
- . Autor del proyecto: Atribución a ingenieros vinculados a la empresa ferroviaria, responsables de los estudios, planimetrías y diseño del trazado; bien en calidad de proyecto tal, con autoría, bien como mediadores, localizando y trasladando tipologías constructivas ferroviarias tipificadas y publicadas procedentes del extranjero, de los países más adelantados en la construcción de caminos de hierro.
- . Justificación de la promoción y usos: Dotar de vivienda familiar estable a los peones camineros (en menor medida capataces, favorecidos con viviendas de superior categoría), *in situ*, allí donde desempeñan sus labores de mantenimiento de la línea, casi siempre en enclaves escasamente poblados. En este caso la referida casilla no es más que una de las que componen el rosario del ramal Oviedo-Trubia o Pola de Lena-Busdongo<sup>42</sup>, el tramo neurálgico de los Ferrocarriles del Norte.

### 2. Dos bloques de viviendas de ferroviarios. Fusó de la Reina

- . Titularidad: Inicial una empresa de fundición de estaño establecida en el lugar. Más tarde, por compra-venta, el Ferrocarril Vasco-Asturiano, desde 1965 integrado en FEVE. Actualmente propiedad de los antiguos inquilinos.
- . Fechas: Edificio más antiguo (parte trasera del recinto), en torno al primer tercio del XX; inmueble exterior, en uso desde 1948-49<sup>43</sup>.
- . Autor del proyecto: Se ignora, pero difiere en cada uno de los dos casos. En el más reciente, y como debió imponerse en los proyectos de edificios ferroviarios, las trazas tienen más razón de ser que se vinculen a los ingenieros de caminos en plantilla o contratados por las compañías que a arquitectos, sin presencia o con escasa y tardía en este apartado de la edificación.
- . Justificación de la promoción y usos: Numerosa plantilla de trabajadores inherente a la condición del enclave como ramal ferroviario, que en ocasiones puede hasta duplicar el número de productores. Los usuarios serían operarios y empleados con *residencia* (destino laboral) en Fusó. En total una dotación de 12 viviendas, 6 en cada bloque.

### 3. Bloque(s) de la RENFE en Vallobín. C/Francisco Cambó y otras

---

<sup>41</sup> AMO, Sección Expedientes de Licencia de Obra, 10.5.135.1.

<sup>42</sup> Testimonio CG. Concretamente en el tramo de línea focalizado en el puerto de Pajares, dada la dificultad y exigencia del trazado, se llegó a construir una cuarentena de *casillas*.

<sup>43</sup> Noticia oral de vecinos residentes desde la ocupación inicial de las viviendas.

. Titularidad: Original RENFE; actual, aproximadamente la mitad vendidas a los inquilinos. Promoción de empresa acogida a los beneficios oficiales del Instituto Nacional de la Vivienda, según reza en placas sobre el dintel de algunos portales.

. Fechas: Inauguración de los tres bloques paralelos unidos por un cuarto en disposición transversal, hacia 1951. Elevación de una planta en el pabellón *traviesa*, con acceso por Mariscal Solís, 1966-67 aproximadamente.

. Autor del proyecto: Se desconoce, pero se apunta que procedieran de las oficinas centrales de la empresa estatal en Madrid, sección de ingeniería u oficina/servicio técnico, y con más propiedad entrevemos salido de la mano de ingeniero que de la de arquitecto<sup>44</sup>.

. Justificación y usos: Por un lado responde al elevado número de trabajadores de la empresa estatal destinados a Oviedo, debido a la condición capitalina de la plaza y a la categoría de primera clase de su estación, aglutinadora de un elevado número de servicios administrativos y técnicos (tráficos). Por otro lado, por la demanda específica consecuente a la presencia a orillas de la actual calle de Vázquez de Mella del depósito de máquinas o locomotoras (reparación, mantenimiento, limpieza, guardería), ya derruido, y la central aneja levantada al sustituir el vapor por la tracción eléctrica. Ambos servicios reclamaban un número abultado de oficiales y peones.

#### 4. Grupo de viviendas de Económicos. C/Fernández Capalleja y otras

. Titularidad: Original, Ferrocarriles Económicos de Asturias<sup>45</sup>. Promoción de empresa beneficiada por la legislación vigente pro-vivienda social. Concesión de la Cédula Definitiva de Vivienda Acogida,<sup>46</sup>1958.

Fechas: Concesión de la licencia municipal de obra en 1957. Entregadas dos años después<sup>47</sup>. La solicitudes las firma el director de la Compañía, Jesús Ceñal Prieto.

. Autor del proyecto: Julio Galán Gómez, arquitecto que trazó para la compañía ferroviaria, al menos, su estación de Oviedo (desaparecida)<sup>48</sup> y Vidal Sáiz Heres, quien en calidad profesional liberal trabajó a doble manga en Oviedo y Madrid. Aparejador, Luis Gutiérrez Pajares

. Justificación y usos: Moderar la crecida demanda de alojamiento de la nutrida plantilla de la empresa en Asturias<sup>49</sup>, concentrando aquí, en la capital, la dotación de casas de empresa, en total, según el proyecto, 90 hogares -más la urbanización previa del suelo rústico que corrió por su cuenta<sup>50</sup>. La promoción se desarrolló al calor de la política de creación intensiva de viviendas que implicaría a diversos tipos de agentes atraídos por los incentivos de lucro (caso de las empresas promotoras) u oportunidad (caso de las empresas) para cubrir, testimonialmente, la imagen social. También en este

---

<sup>44</sup> PGM, maquinista jubilado de RENFE, informa de la escasa *presencia* de los ingenieros en las oficinas de Oviedo. Sugiere que desempeñaron tareas más de tipo administrativo o de dirección que de redacción de proyectos de edificación y obras viviles de envergadura. Además, entre 1850 y 1950, resulta frecuente encontrar noticias en el ámbito de las empresas de gran volumen de facturación, lo mismo que en los organismos estatales de superior jerarquía, sobre los servicios técnicos implicados en el proyecto de obras que aparecencentralizados en la capital, remitiendo desde allí las trazas a provincias.

<sup>45</sup> Véase FLORES SUÁREZ, J.M., *Un Ferrocarril...*

<sup>46</sup> Cédula Definitiva de Vivienda Acogida: Documento que confirma el apoyo oficial a las viviendas y que se expide una vez obtenido el fin de obra municipal.

<sup>47</sup> AMO, Sección Expedientes de Licencia de Obra, 1.18. 52.2.

<sup>48</sup> El mismo autor del Trabajo Inves indicado, José María Flores, denunció en la prensa local con argumentos rigurosos el derribo de este edificio de viajeros. Posteriormente, dejaría testimonio científico del valor de esta estación. Véase FLORES SUÁREZ, J.M., "La estación de los Ferrocarriles Económicos de Oviedo. Reseña histórico-arquitectónica", *Ástura*, nº 11, 2001, pp. 83-90.

<sup>49</sup> LÓPEZ FERNÁNDEZ, Mercedes (dir.), *La vía estrecha en Asturias: ingeniería y construcción*.

<sup>50</sup> AMO, Sección Expedientes de Licencia de Obra, 1.18. 52.2.

caso, como en los anteriores, las unidades residenciales se levantan en una parcela inmediata al trazado del ferrocarril de Económicos y en las proximidades, igualmente, de otros dos conjuntos que en unión con éste nos transmiten la naturaleza periférica y devaluada de este enclave de Pumarín. Son el grupo de viviendas José Antonio, de la OSH, separado por las vías, y el hospital militar (hoy derribado), entre cuyas tapias y la trinchera del ferrocarril se edificó este barrio. De otro modo, alude igualmente a su extrarrialidad el hecho de encontrarse por entonces recientemente incluido en una de las calificadas como *Zonas de Ensanches Actuales*<sup>51</sup>, hasta ese momento suelo rural.

#### **5. Conjunto de cinco edificios de viviendas entre medianeras. Ficha del bloque E<sup>52</sup>. Cooperativa de Ferroviarios RENFE. Calles Julio González Pola, Valentín Masip y chaflán común.**

. Titularidad: Original y actual: los cooperativistas, productores de RENFE. Promoción *acogida a beneficios*.

. Fechas: 1965, proyecto de al menos tres (de los 5) bloques, de los que solicita licencia municipal de obra Fernando de León Baidal, posiblemente el presidente de dicha cooperativa. 1968 concesión de la licencia municipal de uso del bloque E.

. Autor del proyecto: Arquitecto Enrique Fernández Álvarez (Madrid). Aparejador, Rafael Balbín Meana.

. Justificación y usos: La promoción de viviendas de empresa por parte de RENFE había quedado paralizada a comienzos de los años 50 con el grupo de Vallobín. Las favorables medidas para la edificación de viviendas por parte de la administración fueron desestimadas por la empresa estatal ferroviaria, amparándose en la disponibilidad de una generosa oferta en el mercado de viviendas de promotora. Sería este filón, aunque no exactamente, el que aprobachó un grupo de ferroviarios acogiéndose a la figura de la cooperativa profesional, una de las varias vías de acceso a la vivienda *acogida a beneficios*<sup>53</sup> -expresión muy popular entonces y hoy en trance de sucumbir en el olvido. Si el bloque E analizado albergaba 12 viviendas, además de los bajos comerciales, el lote total previsto de cinco edificios contabilizaría una cifra muy significativa de alojamientos, que respondería a la demanda no solo de los numerosos ferroviarios con residencia en Oviedo, sino también los destinados a puntos laborales del entorno, gratuitamente comunicados por ferrocarril con estas viviendas. Incluso operarios con puestos más alejados se suscribirían a esta cooperativa, dadas las ventajas sociales (por ejemplo estudios universitarios de los hijos) y económicas (inversión, operación que ahora alcanza a las clases populares) inherentes a disponer de una vivienda en la capital, máxime en un enclave de gran futuro como éste.

---

<sup>51</sup> Según otros expedientes de licencia de obra consultados en el AMO, a tal denominación se adscriben varias zonas rurales excéntricas de la ciudad de Oviedo, pero tangenciales al suelo ya consolidado como urbano. Vienen a constituir una especie de Planes Especiales, según terminología actual, que afectan a dos grupos de intervenciones residenciales de ferroviarios que calificamos, la primera, de emplazamiento periurbano: Vallobín y Pumarín en los años de la fabricación de los edificios en cuestión, parajes de extensas praderías salpicadas de alguna construcción. No obstante, al asistir aceleradamente a la transformación en urbanas y por asumir incluso a lo largo del ínterin constructivo (periodo de edificación) la calificación acelerada de urbana, ordenamos el otro grupo habitacional (actuaciones en torno de Valentín Masip y Teniente Coronel Teijeiro) en este apartado de urbano.

<sup>52</sup> AMO, Sección Expedientes de Licencia de Obra, 10.5.29.1.

<sup>53</sup> Concretamente esta intervención se adscribe al Decreto del 24 de febrero de 1958 y a la Orden de 1 de febrero del mismo año. AMO, Sección Expedientes de Licencia de Obra, 10.5.29.1.

## 6. Bloque residencial de la Cooperativa de Viviendas COVIFE Astur. C/Teniente Coronel Teijeiro<sup>54</sup>

.Titularidad: ferroviarios de RENFE, integrados en COVIFE, cooperativa a nivel nacional participada por todos los ferroviarios, en este caso la sección de Asturias. Acogidas a Ley de Viviendas de Renta Limitada.

. Fechas: Proyecto 1969, mismo año de la solicitud y correspondiente concesión de la licencia municipal de obras, suscrita por Angel Laguna , presidente de la cooperativa. A principios del año 1970 parece que aún no habían dado comienzo las obras.

. Autor del proyecto: Arquitecto Enrique Casares Fernández, establecido en Oviedo.

. Justificación y uso: El solar, ahora integrado en la *placa* y emplazado en la bifurcación primitiva de las líneas Oviedo-Trubia y estación de Oviedo–taller de máquinas de Vallobín, fue donado por RENFE a la cooperativa a cambio de destinar el sótano, en la rasante de las vías, a usos ferroviarios, a lo que se opondrá el Ayuntamiento. Se trataba, pues, de una edificación abierta, curiosamente elevada y agigantada sobre la profunda playa de vías y la trinchera del ferrocarril, lo que acentúa, una vez más, la proximidad insistente y la comunicación de las viviendas con el paisaje y la *vida ferroviaria*.

---

<sup>54</sup> AMO, Sección Expedientes de Licencia de Obra, 10.5.135.1.