

Una casa para nuestros padres: una aproximación a las cooperativas ferroviarias de viviendas en España (1960-1985)
A house for our parents: an approach to the railway cooperatives of houses in Spain (1960-1985)

Domingo Cuéllar (Grupo RENFE, Espanha)

Aurora Martínez-Corral (Universitat Politècnica València, Espanha)

Resumen:

La escasez de vivienda para las clases trabajadoras, en el marco del crecimiento urbano en la segunda mitad del siglo XX, era uno de los principales problemas a los que se enfrentaba la sociedad española. En la década de 1960, a partir de una legislación desarrollista, se impulsaron movimientos cooperativos que venían a aliviar esta situación. El sector ferroviario se mostró especialmente activo y desarrolló la construcción de nuevas viviendas en decenas de ciudades que, en una primera estimación, superaron las 10.000 viviendas para el periodo 1960-1985. Además de la componente social y económica, interesa también conocer las tipologías, técnicas y materiales que se utilizaron, así como las fuentes de financiación para su ejecución, y sus evidentes consecuencias urbanísticas.

Resulta esencial conocer el desarrollo legislativo del periodo y estudiar por un lado los datos de las cooperativas, que debían registrarse de forma obligatoria en el Ministerio de la Vivienda, de cuyos archivos se estudian, además de las cuentas de estas cooperativas, los proyectos de construcción, los materiales y equipos de arquitectos que trabajaron en ellas. Toda esta información se debe completar con el análisis de revistas especializadas de la época (Revista Nacional de Arquitectura y otras), y con la importante bibliografía existente sobre el periodo y el caso concreto de la vivienda en España.

De todo este proceso nos queda un legado social y patrimonial disperso, de difícil análisis y aún más compleja intervención, lo que precisa de inventario, estudio y preservación, que son los principales objetivos de este texto.

Abstract:

The scarcity of housing for the working class, in the context of urban growth in the second half of the 20th century, was one of the main problems that Spanish society had to face. In the 1960s, due to developmental legislation, cooperative movements were promoted to alleviate this situation. The railway sector was especially active, developing the construction of new houses in dozens of cities that, in a first approximation, exceeded 10,000 units for the period 1960-1985. In addition to the social and economic component, it is also important to know the typologies, techniques and materials used, as well as the sources of financing their execution, and the evident urban consequences. It is essential to know the legislative development of the period as well as to study the data of the cooperatives, which had to be registered in a mandatory way in the Ministry of Housing, whose files are studied, in addition to the accounts of these cooperatives, the building projects, the constructive materials and finally, the architects who worked on them. All this information must be completed with the analysis of contemporary specialized reviews (National Journal of Architecture and others), and with the relevant existing bibliography on the period and on the particular case of housing in Spain. From all this process we have a material, social and cultural legacy dispersed, difficult to analyze and to work with requiring inventory, study and preservation, which are the main objectives of this paper.

Palabras clave: vivienda social, ferrocarril, cooperativismo, España, franquismo.

Keywords: Social housing, Railway, Cooperative movement, Spain, Franquism.

1. Introducción

La escasez de vivienda para las clases trabajadoras era uno de los principales problemas a los que se enfrentaba la sociedad española a mediados del siglo XX. Era un problema que arrancaba con los primeros impulsos de la industrialización en España, allá por el segundo cuarto del siglo XIX, pero dado el moderado desarrollo que tuvo, no supuso un trasvase importante del sector agrario al industrial y, por lo tanto, al espacio urbano y la consiguiente demanda de vivienda por parte de esos trabajadores. Si bien durante todo el siglo XIX y el primer tercio del XX la presión fue mayor y el problema creció.

Será en la España posbélica cuando la cuestión se hizo más acuciante. Según explica Capel, se había agravado ante el creciente proceso de emigración del campo a la ciudad y la falta de iniciativa en la construcción de nuevas viviendas, debido al escaso interés que ofrecía para los empresarios de la construcción dado el elevado precio relativo de las viviendas y la falta de poder adquisitivo de las clases trabajadoras¹. De hecho, la situación adquirió en esos momentos dimensiones de crisis y amenazaba con afectar la estabilidad del régimen franquista².

Estamos a mediados de la década de 1950 y el régimen franquista ya había superado las fases más críticas de la descabellada autarquía económica que se había impulsado desde el propio régimen, y comenzaba un decenio de transición que llevaría al periodo de apertura económica, que no política, que daría lugar al denominado milagro económico español³.

Hasta ese momento el Estado se había mostrado incapaz de atender la demanda de vivienda y la construcción pública se mostraba totalmente insuficiente. Lo que había prolongado durante varios años la crisis de vivienda que ya se había vivido tras la Primera guerra mundial, cuando se produjo la primera ola, más moderada, de migración a las ciudades y zonas productivas de su entorno, obligando a muchos trabajadores y obreros poco cualificados a vivir en infraviviendas y suburbios.

Si observamos el gráfico 1 detectamos ese periodo de estancamiento: si en el primer tercio del siglo XX se habían construido una media de 40.000 viviendas al año, este dato bajó hasta las 35.000 en la década autárquica, creció en el decenio bisagra (1951-1960) hasta las cien mil viviendas anuales, y finalmente explotó como más de un cuarto de millón de viviendas al año en el desarrollismo franquista y primeros años de la democracia. Es decir, al finalizar la década de 1970, en las ciudades

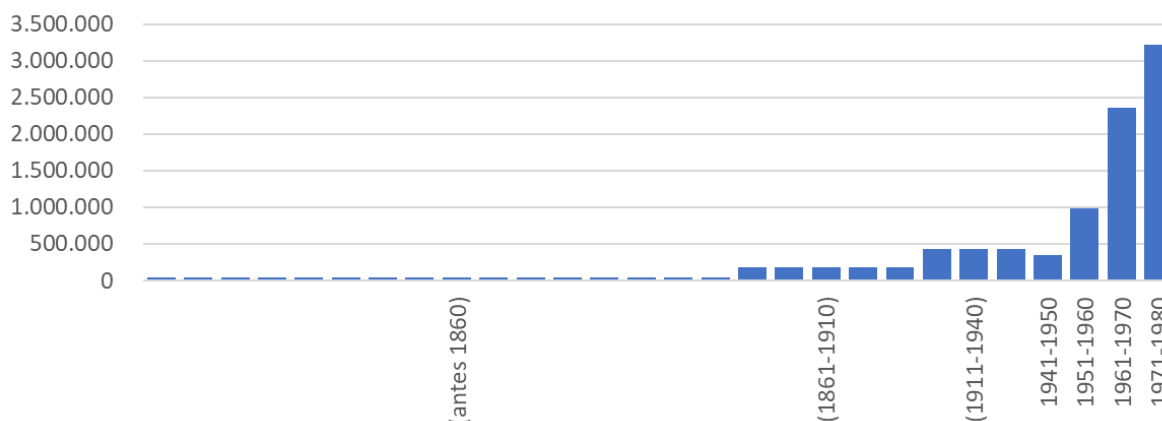
¹ Capel, 1990.

² Tafunell, 2005.

³ La bibliografía económica sobre el franquismo es extensa y provechosa. Quizá el autor que mejor ha explicitado estos tres periodos económicos del franquismo (autarquía, decenio bisagra y desarrollismo) sea José Luis García Delgado: véase, García Delgado y Jiménez, 1999: 111-165; para los no iniciados, una excelente síntesis en Harrison, 1991: 209-239.

españolas, el 57% de las viviendas se habían construido en esos últimos veinte años. Y en este periodo es donde vamos a contextualizar la construcción de viviendas para empleados ferroviarios por parte de las cooperativas constituidas para ello.

Gráfico 1. Construcción de viviendas en España, 1860-1980



Fuente: Capel (1990: 131), cuadro 7 (a partir de 1972, Tafunell, 2005, cuadro 6.10).

Este cambio de dinámica se explica, como señala el arquitecto Josep María Montaner, por el desarrollo de una nueva legislación impulsora del proceso de privatización de construcción de la vivienda en España: Ley de Viviendas de Renta Limitada (1954), Ley del Suelo (1963), de este modo el Estado abandonaba su tradicional dedicación a la construcción de vivienda social y la deja en manos del mercado⁴. A esta legislación habría que añadir la específica del cooperativismo, así, la Ley de Cooperación (1942) y su reglamento (1943). El Estado conseguía de este modo trasladar al mercado una función que hasta ahora había realizado casi con exclusividad.

El cooperativismo casó bien con la ideología del régimen y, una vez liberadas las trabas administrativas y conseguida la fluidez en el suministro de materiales, vivió una verdadera explosión en la década de 1960, alcanzándose los dos millares de cooperativas en el país con unas 250.000 familias instaladas ya en su nueva vivienda, lo que establecía una relación 1/30 de cooperativistas con respecto a nuevos propietarios de vivienda en España⁵.

Debe tenerse en cuenta también el papel decisivo ejercido por las organizaciones seculares de la Iglesia católica (las hermandades católicas locales), tan ligada al régimen franquista, y los departamentos de política social de no pocas empresas, del sector público o no, que de una forma paternalista alentaron las puesta en marcha de estos grupos cooperativistas y supervisaron su organización, al igual que las sociedades

⁴ Montaner, 1999: 912.

⁵ Vázquez Fraile, 1968. Este autor, toda una referencia en el tema, era a la sazón el presidente de la Unión de Cooperativas de Viviendas de España.

crediticias, especialmente los Montes de piedad y Cajas de ahorro, y bancarias, decisivas en la financiación de los proyectos⁶.

Los arquitectos llevaban décadas experimentando y explorando sistemas de construcción y materiales que posibilitaran la generalización de la vivienda para todas las personas, independientemente de su situación económica, lo que además conllevaba la ampliación del mercado limitado de demanda de las viviendas de las clases burguesas y más acomodadas. Esta aportación, como veremos, será definitiva.

En este contexto, consideramos de gran interés adentrarnos en el origen y desarrollo del movimiento cooperativo ferroviario para la construcción de viviendas entre, aproximadamente, 1964, fecha de la promulgación de la primera norma al respecto, y 1985, momento en el que ya se había retraído de forma notable el movimiento y el mercado inmobiliario había desarrollado otros productos e intereses.

Nuestra investigación la consideramos novedosa, no solo por el tema de fondo, con un escaso recorrido todavía, sino también en la forma de combinar la visión del historiador y del arquitecto para hacerlos confluir en el patrimonio. Comprenderá el lector que el tema es lo suficientemente amplio para que ahora se realice solo una primera aproximación, estableciendo el marco general de análisis, la revisión de la legislación y normas que regularon el proceso, y las principales cifras que nos sirvan para contextualizar lo estudiado.

Nuestras fuentes de estudio han sido el Instituto Nacional de la Vivienda, a través del registro de entidades de la época que se conserva en el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares, los expedientes relativos a viviendas localizados en el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y los expedientes de construcción de los archivos municipales donde se conserva esta documentación, como es el caso de Valencia. Además, las publicaciones periódicas de algunas de estas cooperativas han sido localizadas en la Biblioteca Nacional y en la Biblioteca Ferroviaria de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, donde también se ha consultado la revista del sector Vía Libre. En la hemeroteca histórica hemos trabajado con la Revista Nacional de Arquitectura y Estudios cooperativos, entre otras. Por último, se ha recopilado abundante bibliografía de artículos, monografías y tesis doctorales sobre vivienda y cooperativismo en España, tanto desde el enfoque arquitectónico como económico.

En lo que respecta a la estructura del texto, además de la introducción y las conclusiones, el artículo tiene tres apartados claros que responden a la metodología de investigación planteada: un primer apartado de historia

⁶ Sobre el impulso en la construcción de viviendas por parte de algunas empresas, especialmente públicas, véase Valenzuela Rubio, 1977, sobre la presencia de Iglesia católica en la vida española, Hermet, 1986 y 1985, sobre la financiación, véase Blasco Torrejón, 1993.

económica de las cooperativas ferroviarias de vivienda en el contexto del cooperativismo español y de la coyuntura ferroviaria española; un segundo apartado sobre la cuestión constructiva que arranca en los antecedentes sobre las soluciones que se plantean sobre la vivienda obrera y la evolución de su aplicación en el caso de las cooperativas ferroviarias de viviendas; y un tercer bloque en el que se plantea un debate sobre la necesaria patrimonialización de estas viviendas, a pesar de su modestia y regularidad, como una forma de reivindicar el patrimonio vivido, a través del estudio y la catalogación de estos bienes.

2. Los orígenes del cooperativismo ferroviario de viviendas en España: legislación, inventario y principales datos

El cooperativismo es una fórmula de gestión que se desarrolló entre las clases obreras en el siglo XIX asociado a la expansión de la Revolución industrial y a la consecución de un modelo básico de protección para situaciones de necesidad y para la consecución de bienes a precios más accesibles a través de la compra al por mayor. Ya en los últimos años de ese siglo y en las primeras décadas del siglo XX aparecen los primeros casos de cooperativas de viviendas, como una evolución de lo que eran las tradicionales cooperativas de consumo.

En este sentido, de los primeros casos que tenemos documentados, en la década de 1920, destacan las cooperativas de casas baratas del Hogar Ferroviario, en el barrio de Moratalaz en Madrid, la de Ciudades Ferroviarias de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, en Aranjuez y Bilbao, y la del personal administrativo de la compañía MZA, en el barrio de Arganzuela de Madrid, junto a la estación de ferrocarril de las Delicias, que concretaremos más adelante.

En paralelo a este desarrollo, las propias compañías ferroviarias habían llevado a cabo una política de construcción de viviendas para sus empleados, siempre muy inferior a la demanda, pero que servía para atender a los servicios más estratégicos de la explotación ferroviaria y para garantizar los servicios en aquellos puntos con mayores carencias de alojamiento⁷.

Tras la Guerra civil y el proceso de nacionalización del ferrocarril, RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) se declaraba heredera de la política social que habían desarrollado las antiguas compañías ferroviarias privadas⁸, mediante el mantenimiento de escuelas para los hijos de los agentes, instituciones de beneficencia, construcción de viviendas económicas, concesión de pensiones, subvención a entidades constituidas

⁷ Sobre la construcción de viviendas para los ferroviarios por parte de las compañías ferroviarias en España, especialmente, en ciudades y barrios ferroviarios, véase Cuéllar, Jiménez y Polo, 2005.

⁸ Sobre el proceso de nacionalización y las compañías privadas a las que afectó, véase Muñoz Rubio, 1995.

por el personal ferroviario, la concesión de anticipos y la organización de tiendas economato⁹.

En el caso de RENFE, desde el punto de vista logístico, el problema de la falta de vivienda era muy importante porque retrasaba o impedía traslados, lo que dificultaba la centralización de servicios que ya se había iniciado en la década de 1940, de cara a una mayor racionalidad en la explotación ferroviaria. La situación era angustiosa y obligaba a la intervención de las autoridades gubernativas para facilitar el acoplamiento del personal en los nuevos destinos¹⁰. En 1943 ya se lanzó un programa de construcción de cuatro mil viviendas para alquiler, a un módico precio que no superaba el 10% del salario, en 47 ciudades españolas con una fuerte demanda por parte del personal ferroviario, estando una cuarta parte de ellas en Madrid¹¹. La construcción, dada las dificultades de la época, se demoró y se hizo con mucha lentitud, no inaugurándose las primeras hasta el año 1949: "... la dificultad encontrada por los contratistas en el acopio de materiales para las construcciones comenzadas ha imposibilitado la terminación de ninguna de ellas...", se decía en 1948¹².

El plan de las cuatro mil viviendas de 1941 fue ampliado en 1955 a siete mil, cuando todavía no se había construido el 50% de lo que estaba programado en el primer plan¹³. Dado el lento desarrollo de la construcción de estas viviendas, en la empresa ferroviaria comienzan también a realizarse préstamos, en modo de anticipos sin interés (si bien, más adelante se comenzó a aplicar un interés del 3,5%), a los agentes para viviendas protegidas y especialmente las que les habían sido adjudicadas por la Obra Sindical del Hogar¹⁴.

Hay que tener en cuenta que desde 1944 RENFE había adquirido la condición de entidad constructora (decreto de 26 de abril), lo que le permitía iniciar los expedientes de construcción de viviendas para sus empleados y beneficiarse de la legislación vigente, y acceder a la línea de crédito con el Instituto Nacional de Previsión, el Instituto Nacional de la Vivienda y el Banco de Crédito a la Construcción. En concreto, para el plan de las cuatro mil viviendas se acordó un préstamo global de 112 millones de pesetas, que posteriormente se fue ampliando, permaneciendo en el

⁹ Memoria de RENFE, 1941, p. 243.

¹⁰ Memoria de RENFE, 1941, p. 113.

¹¹ Memoria de RENFE, 1943, p. 273.

¹² Memoria de RENFE, 1948, p. 8.

¹³ Memoria de RENFE, 1955, p. 59.

¹⁴ Memoria de RENFE, 1955, p. 59. La Obra Sindical del Hogar (OSH) fue un organismo creado en 1939 en el marco del nuevo Estado nacional sindicalista con el objetivo de convertirse en el único instrumento para promover y construir viviendas protegidas. Al respecto véase Sambricio (ed.), 2003: 249–251.

pasivo de la compañía ferroviaria una deuda a largo plazo que se acercaba a los 300 millones¹⁵.

El modelo cooperativo en el ferrocarril arrancó en 1964, aunque ya existía una legislación previa a nivel nacional sobre cooperativismo que se revisó con la llegada de Franco al poder¹⁶. Sin embargo, la creciente demanda de vivienda del sector y las dificultades financieras que atravesaba la empresa empujaban a impulsar a través de la acción social de la empresa la creación de estas cooperativas que otorgaran una vivienda en propiedad a los empleados y descargaran a su vez a la empresa de la presión constante a la que se veía sometida por los continuos retrasos en la construcción del prometido plan, ya totalmente desbordado. De hecho, poco antes de comenzar la construcción de las primeras viviendas por el sistema de cooperativas (1965), de las 7.000 viviendas prometidas solo se habían llevado a cabo unas 4.500.

A partir de las citadas leyes cooperativas, la empresa ferroviaria publicó sendas circulares de la Dirección General (nº 300 y 302) destinadas a conceder ayudas a los agentes ferroviarios que quisieran adquirir, construir o reparar viviendas para ellos, aunque se orientaba especialmente a aquellos que se constituyeran en cooperativa. La circular 300 regulaba las condiciones de concesión de ayudas económicas individuales a los agentes ferroviarios para la adquisición, construcción o reparación de sus viviendas con cargo a un fondo que consignaba anualmente en los presupuestos de la empresa. Estos préstamos se registraban en el activo de la compañía, ya que debían ser devueltos por los empleados a través de descuento en nómina. Por su parte, un par de meses después de la anterior circular (de mayo a julio), la circular 302 determinaba que para las ayudas económicas a los agentes en materia de vivienda se utilizaran las partidas económicas incluidas en el apartado de fines sociales del Plan de Modernización de la Red aprobado en 1964. Quedaba establecido el Reglamento que debía regular la concesión de estos créditos y todo el proceso administrativo que lo soportaba.

La avalancha de peticiones y la constitución de cooperativas desbordó las previsiones y pronto se vio que el sistema de financiación establecido era insuficiente para atender las demandas de los ferroviarios, además de que entendemos de que tenía una tramitación más lenta de lo esperada. Sin disponer todavía de herramientas de análisis suficientes para evaluar esa posible ineficiencia, la realidad es que las peticiones fueron muy numerosas: en los datos que hemos podido contabilizar hasta ahora, en el quinquenio 1964-1969, se proyectaron unas ocho mil viviendas

¹⁵ El plan inicial era la construcción de 500 viviendas anuales a un coste estándar de 28.000 pta, financiado en su mayor parte con préstamos del Instituto Nacional de la Vivienda, y poder tener el plan de las cuatro mil viviendas completado en ocho años. Véase, RENFE, 1943.

¹⁶ Al respecto, las directrices principales estaban en la Ley de cooperación de enero de 1942, y en su Reglamento de noviembre del año siguiente.

promovidas por unas 70 cooperativas en 65 ciudades, de las que en 1971 estaban construidas unas 6.500 viviendas, lo que daba un porcentaje de éxito elevado y un tiempo de ejecución rápido¹⁷.

La primera cooperativa ferroviaria de viviendas de la que tenemos registro es la de la Hermandad Católica Ferroviaria de la Estación Linares-Baeza (Jaén), un ilustre poblado ferroviario puerta de conexión de la Meseta sur con Andalucía a través del paso de Despeñaperros y el valle del Guadalquivir¹⁸. Esta cooperativa se constituyó en el verano de 1963, todavía con las normas de RENFE sin publicar, e inició rápidamente los trámites de adquisición de suelo, financiación y construcción para inaugurar su primer bloque de 16 viviendas en el verano de 1965. En su constitución tuvo un papel relevante, como fue norma habitual, la Iglesia católica, a través del cura párroco de la localidad y el control ejercido por la propia Hermandad Católica, y así ocurrió en casi todas las cooperativas desarrolladas en este momento¹⁹.

En este proceso de estudio de las cooperativas de viviendas hemos detectado una continua relación entre las pioneras y las más tardías, intercambiándose información para seguir el ejemplo y también conocer los problemas se presentaban.

La situación de demanda no atendida que tenía RENFE para cubrir la concesión de préstamos hizo que se publicará en 1967 la circular 346 que establecía un nuevo cauce de financiación que consistía en canalizar esas ayudas a través de las Cajas de Ahorro, mediante préstamos concertados por los agentes, pero con la garantía de la propia empresa. Es decir, la empresa, grosso modo, pasaba de ser financiadora a avalista.

La presión sobre la empresa para el acceso a una vivienda decae precisamente a partir de 1965, por dos motivos, por un lado, la creación de las citadas cooperativas como una solución buscada para desviar esta demanda, y por otro lado, la progresiva disminución de la plantilla. Así, entre 1950 y 1960 la plantilla ferroviaria se había movido en los máximos históricos de 130-135.000 trabajadores, decayendo claramente desde entonces a los menos de cien mil de 1968, 75.000 de 1973 y 50.000 de 1988²⁰. Desaparecían así las listas de espera para conseguir vivienda, los empleados centraban su interés en conseguir la propiedad de una vivienda a través del sistema de cooperativa y la empresa poco a poco se desligaba de este problema. Su principal papel, además de mantener las viviendas ya construidas del inacabado plan de 7.000 y las heredadas de las antiguas compañías, se limitaba a facilitar los préstamos a los cooperativistas y promotores individuales: así en el quinquenio 1970-1974

¹⁷ Datos de elaboración propia todavía provisionales, a partir del estudio de proyectos y memorias de las cooperativas, y de información de prensa de la época publicados. Véase anexo de este texto.

¹⁸ Véase Cuéllar, Jiménez y Polo, 2005: 238-241.

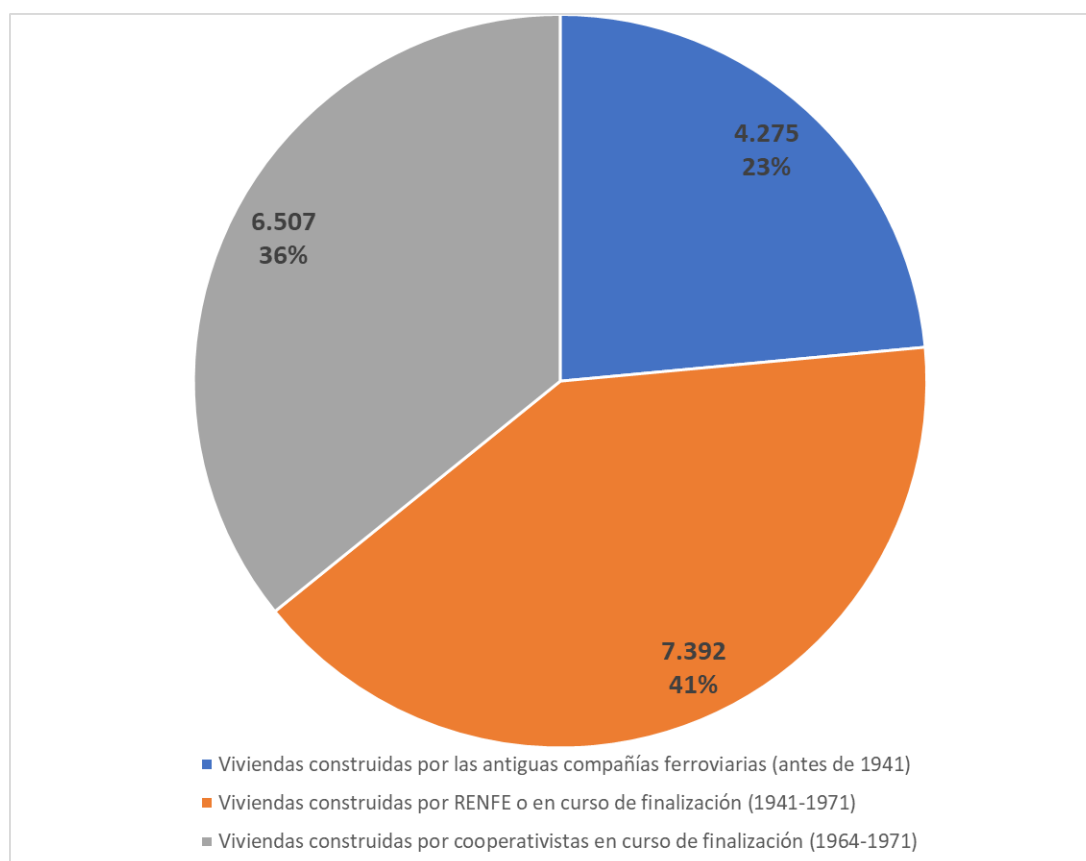
¹⁹ Véase AGA, OP, 26-17.531.

²⁰ Véase Muñoz Rubio, 1995: 163-169, y cuadro III.38.

dio un total de 5.194 avales a otros tantos agentes por un valor próximo a los mil millones de pesetas.

Tal y como constatamos en el gráfico 2, la creación de las cooperativas fue un alivio significativo para la estructura del parque de viviendas de los empleados ferroviarios, que había heredado un parque histórico de unas 4.275 viviendas de tipologías decimonónicas y también de las construcciones de reforma y ampliación derivada de la financiación de la Caja Ferroviaria en el periodo 1924-1929, que había sido completado de forma lenta y penosa, a pesar de los exagerados titulares de la prensa de la época, con algo más de siete mil viviendas que habían tardado en construirse 30 años. La aportación de los cooperativistas, que dejaban de contar como demandantes de vivienda para la empresa, fue de 6.500 viviendas en solo cinco años y, como hemos señalado, llegaría hasta las diez mil viviendas al arrancar la década de 1980²¹, cuando ya se habían producido cambios en el sector inmobiliario, con el decaimiento progresivo del sistema cooperativo, y la generalización de mercado más abierto e individual que propició el desarrollo del modelo del ahorro-vivienda²².

Gráfico 2. Viviendas ferroviarias construidas por empresa y cooperativistas en España (1971)



Fuente: Memoria de 30 años de RENFE, 1971.

²¹ Véase el listado general elaborado, con población, nombre de la cooperativa y número de viviendas construidas en el anexo final.

²² Sobre este último aspecto, véase Morón Bécquer, 1989: capítulo 7.

De todos modos, RENFE siguió atendiendo a las cooperativas en aquellas cuestiones logísticas y administrativas en las que su aportación sí era decisiva. Tal y como señalaba la propia empresa, estos problemas podían ser bien sobre la titularidad de los terrenos o bien por la insuficiencia de los presupuestos de obras²³. La cuestión de los terrenos fue muy importante y causó notables demoras, especialmente en los primeros años, cuando todavía no estaba claro el proceder y si el suelo a emplear debía ser ferroviario recalificado o disponible por los nuevos planes urbanos. Uno de los casos más significativos fue el de la cooperativa vallisoletana Virgen de San Lorenzo que terminó construyendo dos edificios de cuatro y siete alturas para 114 cooperativistas en la zona de la Huerta del Rey, al otro lado del río Pisuerga, pero que inicialmente tenía asignados terrenos ferroviarios liberados de ese uso junto a la estación de Esperanza, en el origen de la línea Valladolid-Ariza²⁴.

Los retrasos también se debían a problemas con o de los contratistas, como ocurrió en Zaragoza con la cooperativa Virgen del Pilar, que tenía sendas promociones en las zonas de Arrabal y La Romareda, con la constructora Armando SA, iniciadas en 1966, demorándose esta última su finalización de 64 viviendas hasta 1969 por la rescisión de contrato que hizo por incumplimiento del contratista²⁵.

Otro problema habitual fue conseguir las cédulas de calificación definitiva, normalmente pendientes de RENFE o de Patrimonio Nacional del Estado.

3. Características, tipologías, espacios, urbanización y arquitectura

En el contexto europeo, a lo largo del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX se va consolidando la idea de que la construcción de viviendas para las clases trabajadoras debía cumplir unos rangos mínimos de calidad y habitabilidad, siendo la máxima preocupación el denominado "higienismo" sobre cuestiones espaciales, lo que da lugar a un empobrecimiento de los tipos. En este sentido, la cuestión morfológica y urbanística será relegada a pesar de la temprana denuncia de I. Cerdá²⁶. Así, la evolución en la normativa estatal respecto a cuestiones de habitabilidad pasó por cinco disposiciones fundamentales²⁷ y donde la primera resulta decisiva ya que algunos de sus postulados como anchura mínima de pasillos o altura libre de piezas prevalecen hasta hoy y tuvieron serias consecuencias en el aspecto urbano como ocurrió al reducir la altura de piezas (de 3 m a 2,5 m) lo que conllevó a una mayor densificación de la ciudad.

²³ Memoria de RENFE, 1969, p. 21.

²⁴ AGA, OP, Sig. 26-17.539, memorias anuales.

²⁵ AGA, OP, Sig. 26-17.540, memorias anuales.

²⁶ Hoyo et al., 2016.

²⁷ Orden de 29 de febrero de 1944, Orden de 12 de julio de 1955, Orden de 22 de febrero de 1968, Orden de 20 de mayo de 1969 y Orden de 21 de febrero de 1981 que únicamente modifica las ordenanzas 9,11,13,17 y 34 de la orden anterior.

Los congresos internacionales sobre casas baratas que se suceden entre 1889 y 1905 son un espejo en el que se mira la Ley de casas baratas de 1911, momento en el que, a pesar de lo limitado de la acción de esta norma, existe ya una conciencia nacional clara del problema. Pero el eje de la cuestión seguía teniendo como referente la tipología y los materiales a utilizar en estas viviendas económicas. En este sentido habría que remontarse a la Exposición Universal de París de 1867 donde triunfa el tipo Mulhouse de Émile Muller, que consiste en la construcción de cuatro viviendas agrupadas en parcela cuadrada rodeada de jardín, optimizando así la opción clásica de la vivienda unifamiliar aislada con jardín privado²⁸.

Nuestro Joaquín Costa estuvo allí y comprendió que, además de la necesidad de dotar de una vivienda digna a los trabajadores, también era un nicho de mercado a explotar que podría tener su rentabilidad económica²⁹. Por su parte, un ingeniero, José Antonio Rebolledo, planteó ya en 1872 la posibilidad de utilizar como material estructural para las viviendas obreras el hormigón, a través de una construcción austera, sin decoración en tres plantas³⁰. Por otro lado, Mariano Belmás, el arquitecto de la Ciudad Lineal de Arturo Soria³¹ había desarrollado un tipo de vivienda jardín obrera basada en el sistema en hilera con dos alturas y jardín propio en el que el ahorro se conseguía a través del empleo de bóvedas tabicadas de forma que ninguna vivienda se quedase sin ventilación ni luz natural. El modelo sería aplicado con éxito en Usera en 1942³².

El modelo preferido, pues, en la primera mitad del siglo XX fue el de casa jardín, ya que además de las connotaciones ideológicas³³ no había una presión especulativa sobre el suelo, ya que en la mayor parte de los casos se trataba de viviendas construidas cerca de las zonas industriales y en la periferia de los núcleos de población. En las ciudades, lógicamente, el problema era otro y los debates sobre el modo de construir la ciudad se sucedían. Así, la Sociedad Central de Arquitectos (SCA) asumió inicial un papel protagonista en este debate sobre la construcción de barrios obreros, aunque basándose no solo en problemas urbanísticos o tipológicos, sino también en cuestiones políticas, morales, sanitarias, sociales o económicas. Se trataba todavía de un debate paternalista, alejado por lo tanto de las soluciones dadas por Belmás, en el que se planteaba la distribución vertical en los inmuebles según rentas, dando las

²⁸ Blat, 2000.

²⁹ El texto en cuestión, aunque poco conocido, es "Instituciones Económicas para Obreros: Las Habitaciones de Alquiler Barato en la Exposición Universal de Paris en 1867".

³⁰ Rebolledo Palma, 1875.

³¹ Véase Sambricio (ed.), 2003: 106–107.

³² Moya, 1943.

³³ Por un lado, de dar continuidad a la utopía oweniana, y por otro, de consolidar la privacidad familiar como un modo de sustraer al obrero de la promiscuidad y desorden de los edificios comunes, véase Cuéllar, 2018.

plantas inferiores a las clases más pudientes y las más altas a las familias de trabajadores más pobres.

En este contexto, la vivienda ferroviaria seguía similares debates y se combinaban, según las compañías ferroviarias y circunstancias espaciales, los modelos de pabellón minero decimonónico, de las casas jardín o viviendas en hilera, e incluso, ya en la década de 1920, viviendas de bloques de cuatro o cinco alturas más saneadas y con fachadas al exterior³⁴.

En lo que respecta a los antecedentes de cooperativismo ferroviario, el modelo de casa jardín era el común y hay que remontarse, como vimos en el apartado anterior, a la década de 1920. En 1923, en la dehesa de Moratalaz, se llevó a cabo la singular experiencia de la Sociedad de Casas Baratas El Hogar Ferroviario que levantó un conjunto de 51 viviendas unifamiliares proyectadas por el arquitecto Alonso Martos para los socios de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, la gran mutua obrera que agrupaba a todo el sector ferroviario en nuestro país. Se trataba de cuatro tipos de viviendas unifamiliares con amplio jardín siendo tres tipos de una planta y otro de dos plantas. El tipo más modesto contaba con una superficie construida de 72 m² y con tres dormitorios. El resto de tipos contaba con cuatro dormitorios y superficies construidas de 88,2 m², 103,5 m² o 112 m² distribuidos en dos plantas. También se proyectó una casa comunal con finalidades administrativas, de abastecimiento y recreo que contaban con viviendas de 140 m² y patio de 15 m² para el administrador y el conserje³⁵.

También de este periodo, ubicada en la calle de Tomás Bretón de Madrid, construida entre 1923 y 1926 y del mismo arquitecto, es la colonia construida por una cooperativa de ferroviarios de MZA que sin acogerse a ningún beneficio tramitaron un crédito en el Banco Hipotecario de España³⁶. En este caso se trata de viviendas unifamiliares de dos plantas en hilera con fachada continua y de composición clásica con la presencia de simetría, frontón, corniseados o arcos de medio punto. Es decir, la vivienda ferroviaria construida en este periodo es completamente ajena a las vanguardistas propuestas detalladas con anterioridad.

Si bien ya a comienzos del siglo XX (ley de casas baratas de 1911) la demanda de viviendas había crecido y se atisbaba una especulación del suelo en los límites urbanos; de ahí se produce la transición al bloque y a la torre donde, será el bloque lineal de dos o tres crujías el que responda en un primer momento a las necesidades morfológicas y que se irá

³⁴ El inventario de formas y tipologías se puede seguir en el estudio de caso de los poblados ferroviarios en España, trasladable al resto del sistema ferroviario español, véase Cuéllar, Jiménez y Polo, 2005, especialmente el capítulo III.

³⁵ Sambricio (ed.), 2003: 132-133.

³⁶ RENFE, 1943: 67.

adaptando a las exigencias de la normativa. La solución de dos viviendas pasantes por planta es la solución más inmediata y de éxito asegurado³⁷.

También seguirá este modelo las construcciones realizadas por RENFE en la década de 1950, dentro del plan ya citado de las 4.000 viviendas, como el caso de Delicias, de transición de la clásica solución burguesa de manzana a un modelo abierto por uno de los lados, que permite integrar otros edificios más, aprovechando el espacio, y generando también una zona común de cierta intimidad, y otros casos similares, como el de Miranda de Ebro (Burgos), también de las mismas fechas (véase ilustración 1). Lo que recuerda otros modelos europeos que buscaban la orientación norte-sur para garantizar soleamiento y ventilación óptimos.

Ilustración 1. Vista aérea de las viviendas para empleados de RENFE en Madrid-Delicias (izq.) y Miranda de Ebro (dcha), construidas a principios de la década de 1950.



Fuente: Google Maps.

Estas construcciones seguían los preceptos básicos de racionalización, tipificación y rentabilidad, por lo que en las etapas más exigentes de la autarquía se adaptaban a la situación.

Ya en la década de 1950, en Valencia, zona como vemos de una intensa actividad cooperativa, se dio un caso especial antecedente del modelo que se regulará a partir de 1964. Se trata de la promoción conjunta de ferroviarios con otros colectivos del transporte, tranvías y autobuses, realizada por la Hermandad Católico-Ferroviana de esa ciudad, donde aparece una construcción típica evolucionada del modelo clásico de manzana, pero con aperturas para facilitar la movilidad y el acceso a la zona común interior (ilustración 2).

³⁷ Ejemplos pueden ser las viviendas de casos de poblados como Monfragüe o Arroyo-Malpartida, levantados bajo estas premisas a finales de la década de 1920 por la compañía del Oeste. Véase Cuéllar, Jiménez y Polo, 2005.

Ilustración 2. Vista general de los edificios de la cooperativa de viviendas de la Hermandad Católico-Ferroviana de Valencia construidos en 1956. Dibujo de proyecto y estado actual.



Fuente: Hermandad Católico-Ferroviana de Valencia, 1956 y *Google Maps*.

De la documentación estudiada³⁸ se colige una superficie útil media de 80-85 m² útiles, si bien existían varios tipos de viviendas, con tres o cuatro dormitorios, por lo que había pequeñas variaciones. Incluso se ha detectado que algunas viviendas se construyeron con vivienda para portería, con una extensión de unos 60 m², si bien, la fuerte demanda hizo, como en el caso de Zaragoza, que se transformara en vivienda para cooperativista.

La distribución interior de las viviendas tipo se completaba con una cocina, equipada con electrodomésticos y mobiliario básicos, un salón-comedor, un vestíbulo, una terraza y según el caso, baño completo y aseo o solo el baño. Todas las piezas principales de la vivienda estaban al exterior para garantizar la ventilación, ya que en muchos casos cada vivienda disponía de dos fachadas.

Las construcciones se hicieron en el sistema de bloques de viviendas en altura³⁹, si bien en la mayoría de los casos no se superaban las cinco alturas, ya que de este modo no era necesaria la instalación de ascensores, si bien en las últimas promociones realizadas, sí era habitual encontrarlos. Las construcciones de Valladolid, Bilbao y Valencia sí eran con ascensores⁴⁰.

En líneas generales, de los primeros proyectos que hemos podido analizar, la construcción seguía siendo tradicional, se comenzó en las viviendas unifamiliares con cimentaciones de mampuestos u hormigón y estructuras a base de muros de carga generalmente cerámicos para, en las construcciones en altura y ya una vez superado el periodo de restricción en el uso del hierro, establecer sistemas de cimentaciones y estructura de

³⁸ Se han consultado proyectos de cooperativas de Valencia, Sevilla y Linares-Baeza, además de la información publicada en revistas especializadas de época como *Vía Libre*.

³⁹ Solo en el espacio rural de Linares-Baeza (Jaén), en su segunda y tercera promoción se dio la construcción del modelo casa jardín.

⁴⁰ Entre otras, se trata de las promociones de Bilbao Abando, Valencia El Ferrobús primera fase y Valladolid Virgen de San Lorenzo en la zona de Huerta del Rey.

tipo reticular de hormigón armado con forjados a base de viguetas pretensadas y bovedillas cerámicas. Los cerramientos de las fachadas eran de ladrillo con cámara de aire y, no se detectan hasta el momento, la ubicación de aislantes térmicos. Hay que señalar que, era una cuestión general en nuestro país, la escasa preocupación por el tema del aislamiento.

Por su parte, la solera (no era habitual la construcción de forjados sanitarios por el encarecimiento que provocaba) solía ser de hormigón de 15 cm, con solados de terrazo en las piezas principales de las viviendas, excepto cocinas y baños, dotados normalmente de suelo cerámico, y de granito artificial en escalera y accesos. Por su parte, también en las cocinas y baños las paredes iban alicatadas hasta el techo con pieza cerámica usualmente blanca de pequeñas dimensiones. Los revestimientos interiores eran a base de guarnecido y enlucido de yeso, excepto en los locales húmedos, y pintura.

Las cubiertas podían ser planas acabadas a base de rasilla cerámica o inclinadas con acabado a base de teja curva.

La carpintería de puertas y ventanas exterior era metálica, usualmente de hierro, mientras la interior era de madera, así como la puerta de acceso a la vivienda, "de madera de Suecia", como era la moda de la época. Aunque no se dio en todos los casos, las persianas de ventanas y balcones eran enrollables.

Por otro lado, la fontanería era de hierro galvanizado, preparada normalmente para agua fría y caliente, que se obtenía mediante calentadores de gas o eléctricos, si bien en este caso hay mayores diferencias, ya que en las zonas más frías venía preinstalada la calefacción a través de radiadores de agua circulante, mientras que en las zonas mediterráneas no se utilizaba.

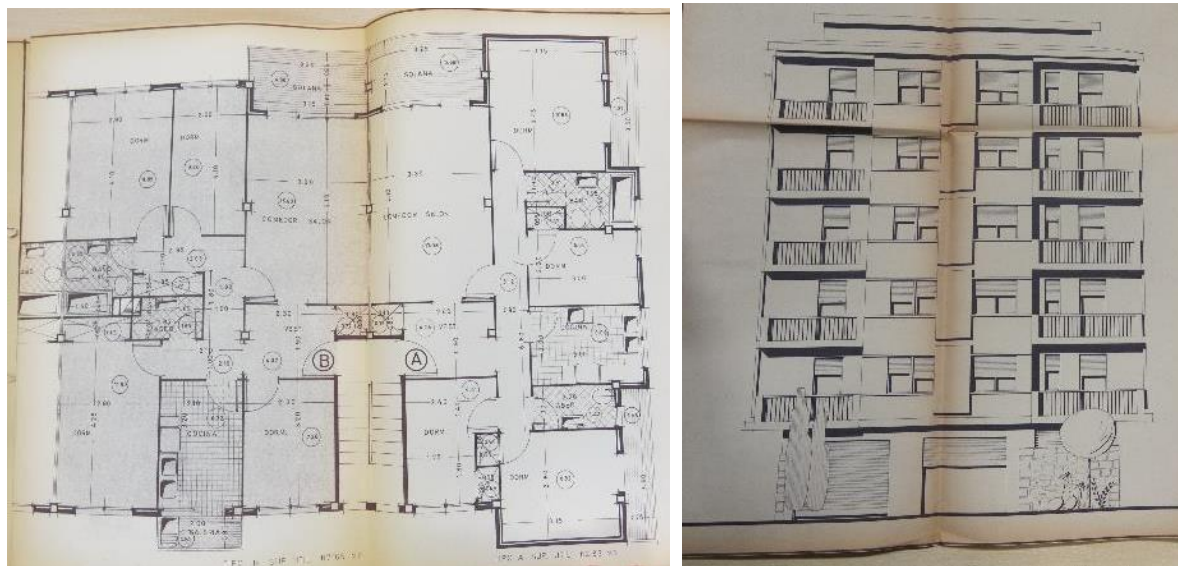
La instalación eléctrica iba empotrada bajo tubo y todas las habitaciones contaban con interruptores y enchufes (en los proyectos se identificaba un mínimo de dos enchufes en los dormitorios), contando además algunas viviendas con portero automático para el acceso a la finca, aunque algunas de ellas siguieron contando con la tradición del portero de servicio al que se dotaba, como hemos indicado, de vivienda en la planta baja.

En general, los revestimientos exteriores eran a base de enfoscado de mortero (cal tradicionalmente o cemento si se requería mayor impermeabilidad) terminados con pintura, si bien había una presencia cada vez mayor de fachadas de ladrillo visto dada la durabilidad del material y la existencia de la industria en el país. Las bajantes, en sistemas separativos de pluviales y fecales, se construían en fibrocemento. En la parte superior, bien aterrizado o con cubiertas a dos aguas, se instalaban en casi todos los casos antenas colectivas de televisión (VHF y UHF) y radio (FM).

Una rareza era la construcción de sótanos con aparcamiento, si bien, en Valencia, en los edificios de la cooperativa San José Artesano, en la zona de Horno de Alcedo, sí se hicieron así.

Por último, también se cuidaron los detalles de la urbanización exterior y la adecuación de los espacios ajardinados comunes.

Ilustración 3. Planos de planta y alzado de las viviendas para ferroviarios construidas en 1970 por la cooperativa La Ferroviaria Valenciana.



Fuente: Archivo Municipal de Valencia, Parte moderna, Fomento, Viviendas, Caja 9.

4. La patrimonialización⁴¹ de la vivienda popular

La ciudad moderna ha sido un lugar de transformación intensa y constante en el último siglo. Después de los procesos desamortizadores y la eliminación de las murallas en el siglo XIX, se impusieron los ensanches y se completaron las remodelaciones de los cascos históricos, que dotaron a las ciudades de nuevos edificios administrativos, trazaron amplias avenidas y ejes de comunicación, y construyeron parques y zonas de ocio común donde la ciudad burguesa presentaba su estatus. Pero la ciudad moderna, sobre todo, se llenó de viviendas que, alimentadas por una migración masiva del campo a la ciudad, obligaron a cambios legislativos y nuevas planificaciones donde los nuevos barrios de ensanche llevaron los límites urbanos donde se instalaron los recién llegados⁴².

Así, las ciudades del siglo XX y la expansión de sus barrios hacia la periferia se pueden asimilar a los anillos de crecimiento que muestra el corte transversal de un árbol histórico, que nos cuenta su historia en la caprichosa traza de esas líneas concéntricas. De la correcta interpretación de todos y cada uno de los puntos de esos anillos, con periodos de sequía que estrechan las franjas o de grandes lluvias que muestran un gran

⁴¹ Según la RAE, patrimonializar es "hacer que algo pase a formar parte de los bienes materiales o inmateriales que se consideran como propios".

⁴² Fariña Tojo, 2000: 20-22.

crecimiento, se determina la configuración y evolución de nuestro árbol, es decir, de nuestras ciudades⁴³.

Las viviendas forman parte de los conjuntos patrimoniales del patrimonio industrial, según queda recogido en la carta de Nizhny-Tagil de 2003. En este mismo documento se llama la atención sobre la importancia de la catalogación, el registro y la investigación para afrontar los procesos de preservación de estos bienes históricos. Pero entender que se trata de conjuntos patrimonializables tanto o más, desde un punto de vista histórico-sociológico más que arquitectónico, que los que conforman el patrimonio clásico (nobleza, iglesia y construcciones defensivas), requiere de una serie de argumentos que superen la clásica visión sobre la singularidad, calidad o valor artístico o técnico de los elementos.

Cuando nos acercamos con una mirada patrimonialista a estos centenares de edificios, replicados en otras muchas ciudades y que carecen de valores intrínsecos individuales, según el modo convencional de interpretar el patrimonio, hemos de reconocer que presenta sus contradicciones. Sin embargo, la rápida transformación de la ciudad, siempre inacabada y siempre renovada, nos obliga a estudiar este patrimonio, medio siglo después de su construcción, y dejar registro de él para aportar argumentos sobre las intervenciones que se pudieran hacer sobre él.

Además, a una escala micro, hemos de tener en cuenta su constante modificación, por reformas y mejoras de las instalaciones, el cambio de titularidad e incluso de usos. Es el patrimonio vivido durante la segunda mitad del siglo XX por las generaciones que nos preceden.

El primer argumento consiste en explicar que la vivienda colectiva ha dado forma al crecimiento de nuestras ciudades. Así, respecto de los primeros asentamientos tipo satélite, la vivienda obrera, en sus diferentes acepciones de social, protegida o barata, de la segunda mitad del siglo XX presenta una serie de diferencias notables con respecto a la que se desarrolló en la primera mitad de ese siglo, ya que se construyó en un volumen mucho mayor, se instaló con mayor frecuencia alejada de los centros de producción y de actividad, en este caso ferroviaria, y se integró, por tanto, con mayor naturalidad dentro del espacio urbano, perdiendo esa ligazón natural con los espacios del trabajo. De esta forma, gran parte de estos conjuntos, generaron el crecimiento de las ciudades, aunque en muchos casos puede observarse que no existía una estrategia urbanística global que englobase este crecimiento, sino que se actuaba a modo de "estudio de detalle", es decir, pequeñas intervenciones a escala urbana muchas veces sin relación con el modelo circundante cuya suma definen la ciudad.

Por otro lado, desde el punto de vista tipológico y constructivo-material plantea una ruptura con la forma de construcción tradicional de la

⁴³ Sobre la relación entre la importancia de la interpretación y la metáfora de los anillos de vida de un árbol, véase Tilden, 2006: 30.

vivienda colectiva que va más allá de las cuestiones arquitectónicas, pasando de la concepción clasista de distribución vertical por clases y que en aspectos arquitectónicos también se debía materializar y mostrar exteriormente⁴⁴, basado todo ello en la forma clásica de hacer arquitectura, a toda una nueva dimensión respecto a la forma de proyectar y materializar la arquitectura teniendo presente nuevos factores como igualdad social, condiciones higiénicas para todas las viviendas independientemente de la condición social, experimentación tipológica, estandarización y economía.

Así, si nos referimos solo a lo constructivo, la forma de hacer estas nuevas viviendas es el resultado de estudios que buscan la economía y la rapidez de la construcción para propiciar nuevas soluciones constructivas y nuevos materiales que también constituyen un singular patrimonio reflejo de la tecnología constructiva del momento.

Pero además de lo tectónico, los espacios de relación, aquellos intencionadamente creados entre la vivienda y la calle, bien como filtro, bien como zona de uso colectivo o bien para que las viviendas tuvieran una zona verde a la que volcarse⁴⁵, también deben ser reconocidos como patrimonio social puesto que se trataba de espacios de transición que graduaban el contacto de las viviendas con la calle otorgando privacidad y calidad espacial a las viviendas y a sus zonas comunes. Era una forma de dignificar la vivienda social que las razones especulativas y de normativa eliminaron. Por ello, resulta esencial conocer y preservar los ejemplos que queden.

En definitiva, forzada por la necesidad y sin un respaldo mayoritario del colectivo de arquitectos, la forma de hacer vivienda social en España se transforma y, aunque posteriormente, los ideales defendidos por el franquismo y la especulación dan al traste con toda esa nueva forma de hacer arquitectura, es innegable, por número y por alcance, que constituye un patrimonio en lo material por manifestaciones individuales, en lo urbano, por configuración de la ciudad y en lo inmaterial, por lo que a valores de igualdad, colectividad, o sociedad que, según la carta de Venecia, entraría en la definición de monumento histórico por dar testimonio de una evolución significativa en el modo de hacer vivienda.

En otro orden de cosas, el cooperativismo, la nueva forma de vivir, o al menos de acceder a una vivienda en propiedad, en colectividad nos lleva a nuevas formas de agrupación de viviendas y a nuevos modelos de ciudad. De la misma forma que se consideran patrimonializables los centros históricos o los ensanches como modelos de asentamiento representativos

⁴⁴ Menos decoración en fachada o en interiores, distintos tipos de huecos, escaleras más empinadas o estrechas para subida a las plantas no nobles, peores condiciones de salubridad o dimensiones menores de habitáculos entre otras.

⁴⁵ La urbanización en herradura o *Hufeisensiedlung* (1925-1933), declaradas patrimonio de la humanidad dentro del complejo residencial Britz, de B. Taut constituye un conocido ejemplo de esto.

de la sociedad que los crea, la vivienda social, y dentro de ella la ferroviaria, es representativa en nuestro país de una parte no desdeñable de la sociedad, y es también reflejo de un modelo político de hacer ciudad y, por tanto, debería ser objeto de patrimonialización.

Ilustración 5. Plano de la ubicación de las viviendas de la cooperativa Pio XII de Ciudad Real



Fuente: *Peris Sánchez, 2014.*

El descarte de la vivienda social como objeto patrimonializable ya ha sido denunciado por diversos autores siendo los argumentos utilizados para esta falta de interés algunos como: falta de antigüedad, estandarización y por tanto repetición, cierta estigmatización social por tratarse de vivienda popular y por tanto falta de interés de las clases pudientes y falta de calidad constructiva generalmente e importante grado de deterioro. A ello añadiríamos que la falta de consideración patrimonial ha conllevado a una falta de consideración en el uso cotidiano y en la adaptación a las nuevas necesidades de forma que se han permitido todo tipo de modificaciones de fachadas (sustitución de ventanales por otros de naturaleza diferente, cierres, añadidos, sustitución de acabados, etc.), de distorsión de elementos comunes y ello ha contribuido a alejar más todavía si cabe, cualquier posibilidad de patrimonialización por pérdida de valores identitarios que, si es total, implica que no queda nada que proteger. Así, hasta 2015 no se ha realizado en España ningún estudio de patrimonialización de conjuntos de vivienda social, aunque son numerosos los trabajos que versan sobre la vivienda en el franquismo, legislación o características arquitectónicas⁴⁶ y para nuestro objeto de estudio ocurre lo

⁴⁶ Moya et al., 2017.

mismo: existen trabajos concretos de tipo histórico descriptivo sobre vivienda social ferroviaria, pero ninguno sobre patrimonialización⁴⁷.

Para enfatizar este aspecto, respecto de la protección jurídica, a nivel mundial, la UNESCO reconoce como patrimonio de la humanidad desde 2008, la ciudad jardín Falkenberg, los asentamientos berlineses de vivienda social de Shillepark, Carl Legien y Britz, la Ciudad Siemens (Siemensstadt) y la Ciudad Blanca (Weisestadt)⁴⁸. La unidad de habitación en Marsella de Le Corbusier es el otro asentamiento de vivienda social incluido en la reconocida lista. En España, únicamente el poblado ferroviario de Monfragüe está incluido en el Registro General de Bienes de Interés Cultural en la categoría de sitio histórico, aunque sin intervención conocida⁴⁹, elemento también incluido en los 100 elementos del patrimonio industrial elaborado por TICCIH España⁵⁰. Sin embargo, respecto al pionero proyecto de la ciudad lineal de Soria, no existe protección alguna y, aunque han desaparecido la mayoría de las edificaciones siendo sustituidas por bloques en altura desvirtuando la idea original, todavía quedan algunos ejemplos como la casa de Vizconde de los Asilos, 5 o Villa Rosa. También la avenida central ha sido transformada en vial de tráfico intenso y es incalculable la desaparición de arbolado⁵¹, con lo que la pérdida patrimonial es relevante.

El registro de la arquitectura moderna en España de la fundación DOCOMOMO ibérico cuenta con 266 registros relativos a la vivienda colectiva. En ellos uno es referente a la vivienda ferroviaria, se trata del edificio de RENFE situado en el paseo de la Alameda ubicado junto a la desaparecida estación de Aragón. Otras iniciativas actuales a nivel nacional respecto a este singular patrimonio serían el proyecto RE-HABITAR del instituto Andaluz del Patrimonio Histórico para la puesta en valor del conjunto "El Carmen" en Sevilla.

Una variable fundamental recae en la puesta en valor de lo intangible respecto de la mejora de la calidad de vida para los colectivos más desfavorecidos que supuso en su época y donde aquel pequeño grupo de arquitectos antes tratado con sus propuestas basadas en la búsqueda de la dignidad más allá de los objetivos tradicionales de búsqueda de valores artísticos o estéticos exclusivamente aporta un nuevo patrimonio que no puede valorarse del mismo modo ni con los mismos criterios como se

⁴⁷ En 2011, se celebró en Madrid (Nuevos Ministerios, septiembre, 2011) una exposición conmemorativa del centenario de la primera ley de casas baratas.

⁴⁸ Los cuatro primeros son obra del arquitecto B. Taut; la Ciudad Siemens es obra de H. Scharoun, W. Gropius, O. Bartning, H. Haring, F. Forbat y P.R. Henning y, por último, la Ciudad Blanca es obra de O. R. Salvisberg, W. Büning y B. Ahrends.

⁴⁹ Fecha incoación: 7-7-2004. (RGBIC. MECD).

⁵⁰ Además de Monfragüe, refiriendonos a los elementos donde la vivienda colectiva es el protagonista, incluye también los asentamientos de Aldea Moret (Cáceres) y el poblado minero de Fontao (Pontevedra).

⁵¹ Fundación COAM.

valora la arquitectura considerada tradicionalmente como de catálogo: iglesias, palacios, castillos y catedrales patrimonializables *per se*. Patrimonialización de lo noble pero no de lo obrero como criterio de partida. A este respecto, el cambio en los conceptos calidad de vida y estado de bienestar supone una dificultad añadida para la puesta en valor de este patrimonio.

Una paradoja es que parte de estos conjuntos de vivienda social, concebidos como mínimos de calidad y habitabilidad para clases bajas, hoy constituyen en numerosos casos residencias para las clases medias-altas. Es el caso de El Viso⁵² o Ciudad Lineal en Madrid o de algunos de los barrios berlineses citados. De los ejemplos ferroviarios que hemos estudiado, estaría en esta situación la colonia de El Hogar Ferroviario de Moratalaz. Es decir, sufrieron en muchos casos especulación en su construcción y volvieron a sufrirla con las ventas posteriores. Ello demuestra la calidad de aquellos complejos y pone en relieve la pérdida en los actuales. Pérdida de calidad arquitectónica pero lo que resulta más grave es la pérdida del estado de bienestar que está detrás y la presencia permanente de la especulación como motor de cambio también en cuestiones urbanísticas.

Así, dentro del patrimonio industrial como representativo de la era industrial no resultaría obvia la vivienda obrera como consecuencia de los procesos industriales y por tanto, tan importante dentro del proceso como pueden serlo las fábricas, conjuntos, procesos, patentes, itinerarios, yacimientos industriales, etc. y no sólo en aquellos casos singulares donde se agrupan y constituyen como poblados, sino como categoría, como relleno de solares en ciudades, como parte cotidiana y casi siempre invisible, de la estratificación urbana.

No se trata de un concepto nuevo⁵³: la Carta de Venecia (1964), la Declaración de Ámsterdam (1975), la Carta de Washington (1875) o la Carta de Cracovia (2000), ya introducen el valor de lo modesto, de los arrabales, de la pluralidad del patrimonio, si bien los hechos todavía no refrendan, muchos años después, las buenas intenciones plasmadas en estos documentos.

La tesis de Ariño defiende que el patrimonio es una construcción social, que no depende intrínsecamente del objeto sino de los valores atribuidos al mismo⁵⁴. Por tanto, requiere de intervención de la sociedad y plantea lo aleatorio de estos valores dependiendo del momento histórico. Ello nos permite deducir que, aparte del necesario trabajo de catalogación e inventario, que respecto a la vivienda ferroviaria es uno de los principales

⁵² Proyectada en 1934 por el arquitecto Rafael Bergamín y construida por la cooperativa de casas económicas. Ejemplo del racionalismo madrileño con diferentes tipologías pero manteniendo los mismos estándares compositivos lo que le otorga unicidad e identidad. Fundación COAM.

⁵³ Moya et al., 2017.

⁵⁴ Ariño, 2001.

objetivos de nuestra investigación, la difusión y las visitas resultaría fundamental, más si cabe que la protección jurídica puesto que, si el patrimonio es una construcción social, es la propia sociedad la que debe poner en relieve los valores de este patrimonio del que ella es partícipe de manera cotidiana.

Respecto a la configuración urbana como patrimonio más allá del objeto arquitectónico, Tilden⁵⁵ plantea varias ideas extrapolables al respecto de la consideración patrimonial que ponen en relieve la importancia de la vivienda social como representativa de valores patrimonializables mucho más relevantes que aquellos puramente formales que un objeto arquitectónico, por muy valioso que sea, no puede ostentar. La vivienda social es un elemento importante en la configuración de las ciudades. Toda la disertación anterior acerca de los estudios de célula, de tipología, de fachada, de tipo de agrupación y de configuración de espacio urbano presentan diferentes aspectos de un todo que forma parte, inequívocamente, de la experiencia de todo ser humano habitante bien de la vivienda, bien del entorno cercano o bien de la ciudad. Y sólo por ello, por formar parte de su vida cotidiana, por formar parte de su pasado, por representar la anhelada continuidad con la historia, ya le resulta más interesante que otros monumentos y por tanto, representa un patrimonio con mayor derecho a ser preservado o al menos reconocido, que otros.

5. Conclusiones

El cooperativismo de viviendas en el ferrocarril en España tuvo su periodo de esplendor entre 1964 y 1979, cuando se construyeron (aun con datos incompletos) unas diez mil viviendas para empleados del ferrocarril repartidos en más de medio centenar de ciudades, si bien las grandes ciudades como Valencia (2.500), Barcelona (1.700) y Madrid (1.500) fueron las más efectivas.

Esta trayectoria está en sintonía con lo que estaba ocurriendo el mercado inmobiliario español en ese momento, donde el régimen franquista impulsó con decisión esta fórmula que trasladó al mercado privado la necesidad de vivienda para los trabajadores. Esto fomentó, según señalan los especialistas, un alza de los precios y una fuerte especulación del suelo, lo que supuso un progresivo traslado de estas promociones hacia la periferia a la búsqueda de suelos, recalificados, más asequibles. En el caso del ferrocarril, pues, esta dinámica alejaba a los ferroviarios de sus centros de trabajo, lo que conllevaba una integración mayor en el tejido urbano, aunque las promociones fueran en su mayoría exclusivas, convivían en barrios mixtos.

Lógicamente, como hemos visto, materiales, tipologías y características generales era también similares a las trayectorias que se vivían en el mundo de la arquitectura, que había superado la fase del modelo

⁵⁵ Tilden, 2006.

decimonónico de ciudad jardín o de edificio en manzana de los ensanches burgueses del fin de siglo, para llegar hasta nuevas construcciones en altura abiertas y mixtas, mucho más estandarizadas y económicas, aunque ya con una dotación mínima de confortabilidad acorde con los tiempos: a los logros ya consolidados de agua, luz y sanitarios se sumaban la calefacción, las antenas de televisión y, en algunos casos, los ascensores. Además, las calidades de obra y los materiales utilizados, ladrillos en muros y paramentos, canalizaciones internas para suministros de agua y luz, y cierres modernos en ventanas y persianas, suponían un cambio notable sobre el modelo de vivienda anterior. Así como la normalización en un estándar de tres dormitorios y unos 80 m² por vivienda. Se observa también la tendencia a la construcción tradicional y el empleo de materiales cerámicos tanto debido a tratarse de una industria autárquica como debido a la restricción en el uso del hierro. Tampoco parece hasta el momento, que los sistemas prefabricados y la industrialización protagonicen las construcciones en estudio a pesar del avance observado en el estudio de contexto realizado.

¿Es posible la interpretación de legado como una parte relevante de nuestro patrimonio cultural? Creemos que lógicamente sí, si bien es difícil su tratamiento y protección. Desde los mandatos constitucionales sobre la conservación del patrimonio cultural en España (educación, fomento, legislación y catalogación⁵⁶), inicialmente, nos hemos centrado en el proceso de catalogación (estudio e inventario), como un primer paso para conocer mejor e interpretar correctamente las ciudades del desarrollismo donde proliferaron nuevas construcciones levantadas desde el cooperativismo y en el que los ferroviarios tuvieron gran protagonismo. Ferroviarios o no, estas fueron las viviendas de nuestros padres y merecen más atención.

Anexo. Cooperativas ferroviarias de viviendas en España, 1964-1985

PROVINC.	POBLACIÓN	NOMBRE DE COOPERATIVA	Nº VIV.
Álava	Vitoria	San Antonio	50
Albacete	Albacete	Nuestra Señora de los Llanos	64
Alicante	Alicante	Alicante	32
Alicante	Alicante	Nuestra Señora de la Luz	32
Asturias	Oviedo	Cofevi	72
Ávila	Ávila	La Esperanza	40
Badajoz	Badajoz	San Fernando y Santa Isabel	48
Badajoz	Mérida	Santísima Virgen de la Asunción y Santa Eulalia	sd
Badajoz	Zafra	Cooperativa de Viviendas	sd
Barcelona	Badalona	San Anastasio	34
Barcelona	Barcelona	Paulo VI	1.500
Barcelona	Barcelona	Sagrada Familia	200

⁵⁶ Fariña Tojo, 2000, pp. 11-14.

PROVINC.	POBLACIÓN	NOMBRE DE COOPERATIVA	Nº VIV.
Barcelona	Barcelona	San Andrés	170
Barcelona	Barcelona	La Sagrera	150
Barcelona	Barcelona	Santa Teresa	15
Barcelona	Tarrasa	Los Amigos	55
Barcelona	Vich	San Miguel de los Santos	38
Burgos	Aranda de Duero	Hermandad Ferroviaria Jesús Divino Obrero	64
Burgos	Burgos	General Vigón	120
Burgos	Miranda de Ebro	Virgen de Altamira	105
Cáceres	Cáceres	Nuestra Señora Virgen de la Montaña y de la Sagrada Familia	80
Cádiz	Algeciras	Nuestra Señora de la Palma	40
Cádiz	Cádiz	Nuestra Señora del Carmen	60
Cádiz	Jerez de la Frontera	Juan XXIII	40
Cantabria	Santander	Sagrado Corazón de Jesús	60
Ciudad Real	Alcázar de San Juan	San Luis	sd
Ciudad Real	Ciudad Real	Pio XII	300
Córdoba	Puente Genil	Jesús Resucitado	48
Gerona	Blanes	La Pedrera	20
Gerona	Gerona	San Félix	sd
Gerona	Ripoll	San Eudaldo	54
Granada	Granada	San Juan de Dios	196
Guadalajara	Guadalajara	Inmaculada Concepción	sd
Guipúzcoa	Alsasua	La Divina Pastora	60
Guipúzcoa	Beasaín	Usurbe	20
Guipúzcoa	San Sebastián	San Sebastian	100
Guipúzcoa	Tolosa	San Esteban	16
Guipúzcoa	Zumárraga	San Pablo	24
Huelva	Huelva	San Sebastián y la Milagrosa	sd
Huelva	Huelva	Cooperativa de Viviendas	200
Huesca	Barbastro	Barbastrense	sd
Jaén	Estación Linares-Baeza	Hermandad Católica Ferroviaria	116
Jaén	Jaén	San José Artesano	16
La Coruña	La Coruña	San Cristóbal	163
La Rioja	Logroño	San Bernabé	111
León	León	Sagrada Familia	144
León	Ponferrada	Nuestra Señora de la Encina	113
Lérida	Lérida	Sagrada Familia	100
Madrid	Madrid	Covisol-El Solar	sd
Madrid	Madrid	La Unión	sd
Madrid	Madrid	Virgen del Carmen	sd
Madrid	Madrid	Juan XXIII	300
Madrid	Madrid	Sagrada Familia	160

PROVINC.	POBLACIÓN	NOMBRE DE COOPERATIVA	Nº VIV.
Madrid	Madrid	San Antonio de la Florida	100
Madrid	Madrid	Mogga	72
Madrid	Madrid	San Matías	24
Málaga	Málaga	Don José de Salamanca	240
Málaga	Málaga	Nuestra Señora del Carmen	96
Murcia	Águilas	Aguileña	108
Navarra	Pamplona	Santa Bárbara	80
Orense	Monforte de Lemos	Nuestra Señora del Carmen	sd
Orense	Orense	Santiago Apóstol	200
Palencia	Palencia	Sagrada Familia	110
Palencia	Venta de Baños	Santa Rosa de Lima	46
Pontevedra	Vigo	Nuestra Señora de Fátima	60
Pontevedra	Vigo	Nuestra Señora de Fátima	17
Salamanca	Salamanca	Nuestra Señora de Fátima	99
Sevilla	La Roda de Andalucía	Nuestra Señora de los Llanos	27
Sevilla	Sevilla	San Francisco de Asís	304
Sevilla	Sevilla	Juan XXIII	171
Sevilla	Utrera	Nuestra Señora de la Consolación	sd
Tarragona	Reus	Virgen de Misericordia	35
Tarragona	Tarragona	San Carlos	35
Teruel	Teruel	Santa Emerenciana	32
Valencia	Valencia	Mutualidad obrera ferroviaria	sd
Valencia	Valencia	El Ferrobús	2.339
Valencia	Valencia	La Ferroviaria valenciana	210
Valencia	Valencia	El Norte	38
Valencia	Valencia	San José Artesano	162
Valladolid	Medina del Campo	San José	52
Valladolid	Valladolid	Virgen del Carmen	sd
Valladolid	Valladolid	Virgen de San Lorenzo	114
Valladolid	Valladolid	Virgen Milagrosa	30
Vizcaya	Bilbao	La Vizcaína	sd
Vizcaya	Bilbao	Amézola	81
Vizcaya	Bilbao	Abando	75
Vizcaya	Bilbao	Olaveaga	40
Zaragoza	Zaragoza	Virgen del Pilar	192
Zaragoza	Zaragoza	Sagrada Familia	100

10.619

Fuente: elaboración propia.

Bibliografía

Ariño, A., 2001. A invención do patrimonio cultural e a sociedade do risco. Grial Rev. Galega Cult. 67-82.

- Blasco Torrejón, B., 1993. Política de vivienda en España : un análisis global. Universidad Complutense de Madrid, Servicio de Publicaciones, Madrid.
- Blat, J., 2000. Vivienda obrera y crecimiento urbano: (Valencia, 1853-1936). Colegio de arquitectos de la Comunidad Valenciana, Valencia.
- Capel, H., 1990. Capitalismo y morfología urbana en España, 1ª edición 1975. ed. Círculo de Lectores, Barcelona.
- Cuéllar, D., 2018. Ciudades ferroviarias: perspectiva global y en el largo plazo, in: Ferrocarriles, Historia y Patrimonio Industrial. Presented at the VI Congreso Internacional de Historia Ferroviaria, Universidad Congreso, Mendoza (Argentina).
- Cuéllar Villar, D., Jiménez Vega, M., Polo Muriel, F., 2005. Historia de los poblados ferroviarios en España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Consejería de Obras Públicas y Transporte, Madrid.
- Fariña Tojo, J., 2000. La protección del patrimonio urbano. Instrumentos normativos. Editorial Akal, Madrid.
- García Delgado, J.L., Jiménez, J.C., 1999. Un siglo de España: la economía. Marcial Pons Historia, Madrid.
- Harrison, J., 1991. Historia económica de la España contemporánea. Vicens Vives, Barcelona.
- Hermandad Católico-Feroviaria de Valencia, 1956. Al Excmo. sr. D. José M. García Lomas, la cooperativa de viviendas protegidas de la Hermandad Católico-Feroviaria de Valencia. Valencia.
- Hermet, G., 1986. Los católicos en la España franquista. Vol. 2: Crónica de una dictadura, 1ª ed. ed, Monografías. Siglo XXI de España: Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid.
- Hermet, G., 1985. Los católicos en la España franquista. Vol. 1: Los actores del juego político, 1ª ed. ed, Monografías. Centro de Investigaciones Sociológicas: Siglo Veintiuno, Madrid.
- Hoyo, R.P., García-Mayor, C., Serrano-Estrada, L., 2016. La construcción de barrios obreros: una aproximación al debate urbanístico en España, 1881- 1907. Scr. Nova Rev. Electrónica Geogr. Cienc. Soc. 20.
- Montaner, J.M., 1999. La segunda posguerra en Europa. España, in: Historia de la arquitectura moderna. Editorial Gustavo Gili SL, Barcelona, pp. 896–935.
- Morón Bécquer, P., 1989. Las cooperativas de viviendas: análisis desde la economía política. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid.
- Moya, L., 1943. Casas abovedadas en el barrio de usera. Construida por la direccion general de arquitectura. Rev. Nac. Arquit. 52.
- Moya, L., Monjo, J., Díez, A., 2017. La arquitectura ordinaria del siglo XX como patrimonio cultural: tres barrios de promoción oficial de Madrid. Eure Rev. Latinoam. Estud. Urbano Reg. 43, 269–294.
- Muñoz Rubio, M., 1995. RENFE (1941-1991): medio siglo de ferrocarril público. Luna, Madrid.
- Peris Sánchez, D., 2014. El barrio de Pio XII (VIVIENDAS CR6). (www.miciudadreal.es).
- Rebolledo Palma, J.A., 1875. Reseña histórica de la construcción. Rop Tomo XXIII, 169–174.
- RENFE, 1943. Memoria sobre la construcción de viviendas protegidas al amparo de la ley de 19 de abril de 1939.
- Sambricio (ed.), C., 2003. Un siglo de vivienda social : 1903-2003. Tomo I. Nerea, Madrid.
- Tafunell, X., 2005. Urbanización y vivienda, in: Estadísticas históricas de España, siglox XIX-XX, Albert Carreras y Xavier Tafunell (Coord.). Fundación BBVA, Madrid, pp. 455–499.
- Tilden, F., 2006. La interpretación de nuestro patrimonio. Asociación para la Interpretación del Patrimonio, Sevilla.
- Valenzuela Rubio, M., 1977. La empresa industrial como promotor inmobiliario, in: Ciudad e Industria. Presented at the IV Coloquio sobre Geografía, Asociación Española para el Progreso de la Ciencias, Oviedo, pp. 211–227.

Vázquez Fraile, A., 1968. El cooperativismo de viviendas ante el II Plan de Desarrollo. Estud. Coop. 33-52.

CV Domingo Cuéllar (cuellar.domingo@hotmail.com): Doctor en Historia y Especialista en Transportes, ha sido profesor asociado en la Universidad Autónoma de Madrid e investigador visitante en Universidade Estadual Paulista (UNESP). Ha desempeñado diferentes puestos de gestión en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Es autor de diferentes monografías, capítulos de libros y artículos en revistas especializadas sobre historia del transporte y el patrimonio industrial. En la actualidad en RENFE Viajeros SME SA es el responsable del sistema de archivos de la empresa.

CV Aurora Martínez-Corral (aumarcor@csa.upv.es): Arquitecta y Doctora en Arquitectura, es profesora asociada en el departamento de Construcciones Arquitectónicas de la UPV, y ejerce como arquitecta de los Servicios Jurídicos e Infracciones Urbanísticas del Ayuntamiento de Bétera (Valencia). Sus investigaciones y publicaciones se han centrado en la arquitectura ferroviaria, su análisis constructivo-material y la protección de este patrimonio.