

Domingo Cuéllar, Aurora Martínez-Corral y Javier Cárcel-Carrasco (eds.), *Planes, materiales, lugares. Análisis de la vivienda social ferroviaria en España, 1939-1989*, Valencia, Editorial, Área de Innovación y Desarrollo, S. L., 2022, 245 páginas.

Esta reseña está sujeta a una licencia / Esta recensão está sujeita a uma licença [“Creative Commons Reconocimiento-No Comercial” \(CC-BY-NC\)](#).

DOI: [10.24197/tst.53.2024.123-125](https://doi.org/10.24197/tst.53.2024.123-125)

La historiografía española dedicada a la vivienda ferroviaria tiene su origen en el estudio realizado por los historiadores Domingo Cuéllar y Francisco Polo, a principios del siglo XXI, sobre los poblados ferroviarios. Investigación que, publicada bajo el título de *Historia de los Poblados Ferroviarios en España*, puso de relieve la importancia que tuvo este capítulo dentro del ámbito social. Sin embargo, tuvieron que transcurrir diez años, durante los cuales este asunto no volvió a captar prácticamente la atención de investigador alguno, hasta que el propio Cuéllar y la arquitecta Aurora Martínez-Corral lo retomaran de nuevo. Buena parte de su producción, accesible en el blog covifer.hypotheses.org, ha sido difundida en los numerosos artículos y ponencias publicados y presentadas – en la mayoría de las ocasiones con firma conjunta – en diferentes revistas y congresos. En todos ellos las vertientes patrimonial y social desempeñan el papel de foco principal.

Planes, materiales, lugares. Análisis de la vivienda social ferroviaria en España, 1939-1989 constituye un primer resultado con vocación recapitular de este fecundo trabajo, para el que han contado con la colaboración de Javier Cárcel-Carrasco, ingeniero y especialista en materiales. Los tres autores han conformado, pues, un equipo multidisciplinar que, desde diferentes perspectivas, acometen un ensayo sobre la política de vivienda llevada a cabo por Renfe entre 1941 y 1989.

En el primer capítulo Cuéllar, Martínez-Corral y Cárcel-Carrasco elaboran un estado de la cuestión sobre la vivienda obrera en España durante el franquismo y los dos primeros decenios de la democracia, que se antoja clave para entender el contexto histórico en el que se desarrolla la acción de la empresa ferroviaria. Pero, también, abordan en esta primera sección otras cuestiones sustantivas, dada la naturaleza del tema, como son la *patrimonialización* de las viviendas populares y la metodología utilizada para construir el propio ensayo.

La parte nuclear de *Planes, materiales, lugares* está formada, como enuncia el propio título, por tres bloques temáticos claramente diferenciados. En el capítulo segundo se analiza la política aplicada durante este periodo, utilizando para ello, fundamentalmente, la legislación promulgada al efecto. En el capítulo tercero se efectúa un riguroso estudio de la normativa y de los materiales utilizados en la construcción de las viviendas. En el capítulo cuarto se hace lo propio respecto a los lugares y a las formas utilizadas para su edificación. Y, por último, el ensayo se corona con unas precisas conclusiones y los recursos documentales y bibliográficos utilizados.

Dicho lo anterior podría suponerse que la obra tenga un carácter eminentemente descriptivo. Pero lo cierto es que, antes bien, su principal aportación reside en que los tres autores han sido capaces de construir, a través de las dimensiones utilizadas – legislación, materialidad y morfología – una solvente interpretación del fenómeno. Porque, en efecto, si la exigua historiografía social del Renfe había puesto de relieve que la empresa pública otorgó un papel particular a la vivienda obrera en su macilento y atravesado programa de bienestar industrial, no ha sido hasta la realización de estos trabajos – excepción hecha de la mencionada indagación sobre los poblados – y, en particular, hasta esta monografía, cuando se ha avanzado realmente en su conocimiento. Ello ha permitido constatar que la política de vivienda desplegada por Renfe fue ciertamente modesta. Pero, sobre todo, que no respondió durante la etapa de construcción directa al propósito de solucionar, como la empresa no dejó de proclamar, el problema que representaba que los trabajadores no pudieran moverse, siguiendo las instrucciones obligatorias de Renfe, por el espacio donde se producía su actividad dada su carencia habitacional. Su objetivo principal residió, en efecto, en robustecer un sistema de relaciones laborales que, encuadrado en su imaginario inequívocamente clasista, ubicaba a los trabajadores en el *lugar social* que les concernía como tales, lo cual aportaría por añadidura la eliminación del conflicto.

Ello queda demostrado por la conformación y adjudicación de tipos de viviendas bajo un sentido acusadamente jerárquico. Pero, asimismo, porque la utilización consciente e intencionada de materiales y dotaciones con las peores condiciones posibles no se debió solo a la maximización de los beneficios, sino, también, a un imaginario que entendía que los trabajadores carecían de derecho *natural* para ser merecedores de contar siquiera con condiciones dignas de habitabilidad. No pudo ser esta política

más clasista (ejemplos de lo dicho son que las viviendas ferroviarias contasen con un único circuito eléctrico interior para abastecer a los puntos fijos como las tomas de corriente, o que careciesen de calefacción tanto en los lugares más cálidos como en los más fríos). Naturalmente, esta opción llevó a la elección del lugar de la edificación, generalmente extramuros de las poblaciones y a una nula provisión de dotaciones comunes con los que se buscaban, obviamente, garantizar su segregación y hacer inviable que los trabajadores establecieran relaciones sociales que devinieran en redes de solidaridad obrera.

En definitiva, *Planes, materiales, lugares. Análisis de la vivienda social ferroviaria en España, 1939-1989* constituye un trabajo que va más allá de satisfacer las exigencias requeridas al respecto, es decir, de tener clara su temática y sus objetivos, de estar bien organizado, de estar bien resuelto metodológicamente y de estar notablemente bien escrito. Porque, no cabe duda de que, además de lograr todo lo anterior, la monografía representa una relevante aportación a la historia social de Renfe, cuya lectura e incorporación a la historiografía resultan obligadas.

MIGUEL MUÑOZ RUBIO
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
mmunioz@ffe.es