

CIUDADES FERROVIARIAS: PERSPECTIVA GLOBAL Y EN EL LARGO PLAZO¹

Domingo Cuéllar (Grupo RENFE)

cuellar.domingo@hotmail.com

RESUMEN

Las ciudades ferroviarias, en lo esencial, son una evolución propia del sistema de ciudades de empresa (*company towns*) que se generalizó durante los siglos XIX y XX. Estas ciudades de empresa se caracterizaban por estar formadas por una comunidad cuyos habitantes eran mayoritariamente empleados de una sola compañía, o grupo de empresas, la cual era también la propietaria de los inmuebles y viviendas, en donde además se ejercía por parte de los patronos un sistema de control sobre la vida económica y social del lugar. El modelo de la ciudad jardín fue el más común, aunque no el único, bajo el que se desarrollaron la mayor parte de los ejemplos en estudio.

A pesar de la importancia de todo este proceso, no disponemos de estudios que busquen un análisis desde una perspectiva global y en el largo plazo, mientras sí abundan los estudios de enfoque local que se centran en el objeto de estudio con una escasa contextualización. No olvidemos que las ciudades ferroviarias se extendieron conforme avanzaban las redes ferroviarias por todo el mundo, desde las zonas más industrializadas y pobladas hasta los nuevos países incursos en procesos de colonización.

A partir de esa intención de superar el relato local aislado, agrupamos en este trabajo las referencias más significativas sobre los principales estudios de ciudades ferroviarias en diferentes países y compañías de ferrocarril para buscar una interpretación conjunta a todo el proceso. Entre los aspectos de análisis, indagamos sobre el origen y naturaleza de estos núcleos, sus formas y estructuras urbanas, los estudios de caso de mayor relevancia y el futuro patrimonial desde las diferentes casuísticas de la situación actual de estas ciudades, algunas ya desprovistas de su función ferroviarias, otras con una presencia menos significativa y otras prácticamente despobladas.

PALABRAS CLAVE: Ciudades ferroviarias, Paternalismo industrial, Ciudad jardín, Viviendas, Globalización

ABSTRACT

Railway towns, in their essence, are a specific evolution of the system of company towns, which disseminated during the 19th and 20th centuries. These company towns were characterized by communities of workers employed by the same company or group of companies, which owned the houses and infrastructures and exerted some sort of control over the town's economic and social living. The model of garden-city, under which most of the examples studied were developed, was the most common, although not the only one.

Despite the relevance of these processes, there are no papers that analyse them in a global perspective and in the long run, but only studies that focus in particular cases with barely any contextualization. Lest we forget that railway towns grew in tandem with the rail networks all over the world, from the most industrialized and populated areas to the new regions targeted for colonization.

In order to overcome this set of isolated reports of individual railway towns, in this paper, we group the most significant references and studies about railway towns created by different companies in different countries to propose a broader interpretation of the overall phenomenon. Amidst the features we intend to analyse, we highlight the origin and nature of these towns, their forms and urban structures, the most notable case studies, and their future as industrial heritage (questioning the reasons for the current status of the towns, some devoid of their railway functions, others with a lesser presence of the railway, and others almost depopulated).

KEYWORDS: railway towns, industrial paternalism, garden-cities, housing, globalization

¹ Este trabajo es deudor de las investigaciones desarrolladas entre 2002 y 2012 en el seno del Programa de Historia Ferroviaria con mis compañeros de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en Madrid. Las versiones previas de este texto han sido discutidas y enriquecidas con los comentarios de los colegas en las "Jornadas do Património Ferroviário" de Entrocamento (Portugal), en junio de 2014, en el I Congreso Iberoamericano de Historia Urbana de Santiago de Chile, en noviembre de 2016, y en el VI Congreso de Historia Ferroviaria de Mendoza, en noviembre de 2017. Una versión en inglés de este texto está disponible en *Journal of History of Science and Technology (HoST)*, 12, pp. 132-154: <https://content.sciendo.com/view/journals/host/12/1/article-p132.xml>.

1. Ciudades de empresa

Las ciudades ferroviarias, en lo esencial, son una evolución propia del sistema de ciudades de empresa (*company towns*) que se generalizó durante los siglos XIX y XX². Estas ciudades de empresa se caracterizaban por estar formadas por una comunidad cuyos habitantes eran mayoritariamente empleados de una sola compañía, o grupo de empresas, la cual era también la propietaria de los inmuebles y viviendas del lugar, así como también era, en muchos casos, la que controlaba buena parte de la vida económica y social a través de escuelas, mercados, dispensarios médicos, teatros o iglesias³.

El origen de estas ciudades de empresa estuvo en el desarrollo de las primeras fases de la revolución industrial cuando, todavía a finales del XVIII, se dieron diferentes experiencias en las que se ubicaban, junto a las fábricas, la zona de viviendas para los obreros y sus familias, lo que conllevaba una serie de ventajas para el patrón, que tenía controlados a sus trabajadores en las cercanías de los centros de producción, y para los empleados que, junto a la estabilidad laboral, accedían al uso de viviendas que mejoraban notablemente el estándar habitual hasta ese momento⁴.

Esas primeras ciudades de empresa modernas tendían a ubicarse en espacios rurales, alejados de las aglomeraciones urbanas, especialmente insalubres, lo que respondía en algunos casos a la necesidad de aproximarse a las materias primas (minería) o a las fuentes de energía (industria textil), pero también había una intención por parte del empresario de proteger a “sus” obreros de influencias malsanas de carácter ideológico y moral, ofreciendo a cambio unas mejores condiciones de vida⁵.

Existe un indudable origen utópico en el planteamiento de buena parte de estos proyectos y realizaciones de ciudades de empresa⁶, si bien no siempre existía un proyecto apriorístico trazado con precisión, sino que este se fue elaborando poco a poco adaptándolo a las circunstancias, en la búsqueda de ese ideal del obrero modelo, bandera del paternalismo industrial, siempre disponible, fidelizado a la empresa, despolitizado y alejado del nomadismo típico sometido a los ciclos agrarios, que junto a su familia dispondría de un trabajo estable y una vivienda digna⁷.

Europa y Estados Unidos son el referente principal en el desarrollo de las ciudades de empresa, mineras, madereras, siderurgias, de armas, etc., además, por supuesto, de las del ferrocarril⁸. Desde esos primeros casos, con la expansión de la industrialización y la internacionalización de la economía, llegó a otros continentes y se generalizó. Más tarde, el modelo del siglo XIX, asociado a una primera fase de la industrialización y relacionado con esa cultura del paternalismo industrial se terminaría acabando en los primeros años del siglo XX para dar paso a un nuevo

² Ejemplo de visiones de conjunto y transversales de ciudades de empresa, ferroviarias y de otros sectores, en el ámbito nacional e internacional, son las obras coordinadas por Dorel-Ferré (2008) y (2016).

³ Crawford (1995).

⁴ Rule (1990).

⁵ Sierra Álvarez (1990).

⁶ En este sentido, es inevitable la referencia a New Lanark (Escocia) y a la figura de Robert Owen, impulsor de este proyecto de referencia entre 1800 y 1825, que había sido iniciado por su suegro en 1785, y donde se aplicó una gestión modélica de la comunidad volcada en el respecto a los derechos de los trabajadores de las fábricas textiles. Esto ha sido estudiado como un ejemplo de socialismo utópico. Hoy en día, este lugar es un destino turístico muy popular que también ha sido reconocido como Patrimonio de la Humanidad por UNESCO en 2001. Véase Podmore (1971) y Siméon (2017). También resulta interesante la lectura de Santos Redondo (2003).

⁷ Sica (1981).

⁸ Los principales ejemplos en Europa y Estados Unidos se pueden ver en Sica (1981) y Crawford (1995).

modelo más profesionalizado, con menos carga ideológica y que buscaba una mayor optimización de la productividad en la empresa⁹.

Las empresas ferroviarias adoptarían estas estrategias de modo natural ya que se trataba de un diseño que era muy adecuado para la explotación ferroviaria. Aquí, el alejamiento, que no aislamiento, era un hecho consustancial al propio ferrocarril -como infraestructura lineal que es- era obvio que, a lo largo de las líneas que se extendían por centenares de kilómetros, se precisaba de diferentes enclavamientos y puestos de mantenimiento o suministro para el servicio ferroviario que obligaba a agrupar a los trabajadores y a sus familias. Además, tratándose en muchos casos de espacios abiertos y de nueva ocupación, la ciudad ferroviaria surgía prácticamente de manera espontánea.

Como es lógico, las ciudades ferroviarias surgidas en el siglo XIX tenían parecidos evidentes con el conjunto de ciudades de empresa, si bien se reforzaba esa idea de la localización estratégica de los factores de producción, como era el caso de los grandes talleres de fabricación y mantenimiento, en torno a los cuales se configuraron las ciudades ferroviarias más significativas, además de algunos nudos ferroviarios que vertebraban territorios hasta ese momento poco ocupados. Ya en el siglo XX, las ciudades ferroviarias también vivirán su segundo modelo, más profesionalizado, apegado a nuevas logísticas del ferrocarril, como las estaciones de clasificación, y una mayor generalización del derecho a la vivienda para los trabajadores.

El final del ciclo, tanto para las ciudades de empresa, en general, como para las ciudades ferroviarias, llegó a las puertas del cambio de milenio, cuando la movilidad de sus habitantes ya no dependía del medio ferroviario y cuando este también había cambiado su organización espacial, con la centralización de servicios y la introducción de nuevas tecnologías. En el caso del ferrocarril hay dos argumentos que explican más claramente esta transformación: por un lado, la sustitución de la tracción vapor por la tracción eléctrica o diésel, según el caso, que conllevó una reorganización de la explotación, suprimiendo numerosos puestos de servicio intermedios y reduciendo el número de talleres, al aumentar la autonomía de tracción de las locomotoras diésel y eléctricas, y reducir asimismo el mantenimiento de las mismas; por otro lado, la introducción de mejoras notables en la gestión de los tráficos y sus operaciones mediante la automatización de señales y del control de la circulación, también conllevó una importante reducción de efectivos en puntos estratégicos que dejaban de serlo.

El marco temporal, pues, de nuestro análisis abarca los siglos XIX y XX, que es el periodo en el que se desarrollaron estas ciudades ferroviarias, para ello estudiamos el mayor número de casos posible, a partir de la bibliografía existente, y analizamos las semejanzas y diferencias encontradas. Resulta obvio recordar que este texto en absoluto pretende ser exhaustivo, sino más bien plantear un debate sobre las ciudades ferroviarias al que se incorpore el marco internacional como un elemento explicativo de su origen y desarrollo, y ayude a una interpretación patrimonial en un contexto global, que es donde se desarrollaron. Además, tal y como se apunta en el párrafo anterior, es fundamental el papel que juega el cambio tecnológico en el devenir de estas ciudades ferroviarias, originadas por la llegada de la tracción vapor y progresivamente obsoletas por la automatización y la aplicación de nuevas tecnologías.

Este texto se estructura en cuatro partes fundamentales: en el siguiente epígrafe estudiaremos el origen y naturaleza de las ciudades ferroviarias, para establecer su definición y marco de estudio; a continuación analizaremos sus características formales y su relación de identidad con las empresas que los impulsaron; más adelante observaremos algunos casos representativos de diferentes países que nos ayuden a entender la globalidad del proceso; y por último, indagaremos

⁹ Crawford (1995).

en el legado patrimonial de dichos asentamientos y la situación actual. Las conclusiones finales cerrarán lo estudiado hasta el momento.

2. Origen y naturaleza

Son pocas las ciudades o pueblos del mundo que pueden fijar con precisión el momento exacto en el que surgieron. Su antigüedad y la ausencia de fuentes contrastadas impiden conocer ese dato, que en ocasiones se deja en manos de leyendas más o menos fundadas. En el caso de las ciudades ferroviarias sí conocemos esa información y casi siempre disponemos de documentación de las leyes que regularon su origen o cuándo llegaron sus primeros vecinos¹⁰.

El origen de las ciudades ferroviarias responde a una necesidad operativa y logística del sistema ferroviario. La imposibilidad de gestionar desde un punto único centralizado la explotación de líneas que se extendían, incluso, a través de varios centenares de kilómetros obligaba a localizar en puntos estratégicos servicios de mantenimiento, abastecimiento o distribución que se situaban a lo largo de la línea según conviniera. Las oficinas centrales de la administración y otros servicios generales se ubicaban generalmente en la cabecera de las líneas, capitales o grandes ciudades, pero el resto de servicios, en muchos casos, había que crearlos de la nada.

Este proceso fue lento e inconstante ya que por diferentes motivos las compañías cambiaron la ubicación de algunos puestos estratégicos de talleres o depósitos, lo que suponía el ostracismo de unos lugares y la emergencia de otros¹¹. La disponibilidad de suelo, el acceso a cursos de agua, el surgimiento de nuevos nudos ferroviarios propiciados por la construcción de nuevas líneas o la frecuente fusión de compañías en otras de rango mayor eran algunos de los motivos que alteraron los planes inicialmente establecidos y configuraron las ciudades ferroviarias más longevas y relevantes.

La provisionalidad de muchas instalaciones ferroviarias era también característica de esta fase inicial, pero conforme se extendía la circulación se fueron ampliando edificaciones y servicios para el mantenimiento de la explotación ferroviaria. Junto a los primitivos edificios de viajeros que daban cabida al servicio de circulación y atendían a viajeros y mercancías, surgieron edificios más amplios y almacenes mejor dotados. Para su atención se ampliaron las plantillas. En estas figuraban maquinistas, fogoneros y otros agentes del tren que aumentaban también en número conforme entraban en circulación más trenes, cuyo mantenimiento y reparación (locomotoras, coches de viajeros y vagones de mercancías) precisaba a su vez de un creciente número de operarios e ingenieros para su correcto funcionamiento. Además, el aumento de las circulaciones suponía mayores necesidades en el mantenimiento de la vía y los puentes, por lo que cuadrillas de obreros circulaban por los márgenes de estas vías para su conservación y, en su caso, reparación. Además, el crecimiento de toda esta actividad operativa también conllevaba la necesidad de establecer una administración compleja que atendiera a la programación de la circulación, realizara las compras necesarias para la explotación, gestionara los ingresos de las empresas y atendiera al pago de las nóminas de sus empleados, entre otras muchas tareas. Se generaba así, a varios centenares de kilómetros de la sede central de compañía, una empresa dentro de la empresa¹².

Llegado a este punto, es importante recordar, como planteábamos en la introducción para el caso general de las ciudades de empresa, que nos estamos refiriendo a ciudades surgidas por la intervención directa de las compañías ferroviarias, ya fueran privadas o públicas, que eran las encargadas de diseñar los espacios y controlaban la práctica totalidad del recinto. Así pues, no

¹⁰ Drummond (1990), p. 1.

¹¹ Como ocurrió entre Tonnerre y Migennes (Francia) en la línea de PLM, véase Ribeill (2008).

¹² Un ejemplo en este sentido, Paranapiacaba, antes Alto da Serra (Brasil), véase Cruz (2007).

incluimos en nuestro análisis a las que crecieron de modo más o menos espontáneo junto a los servicios ferroviarios pero que generalmente no estaban bajo el control de la empresa. Es cierto que no siempre existe una frontera nítida entre un caso y el otro, porque el curso de los años hizo que el ejercicio de la autoridad por parte de la empresa se fuera difuminando, pero los ejemplos más significativos nos muestran un proceso claro de lo que fueron las ciudades ferroviarias en la fase de mayor esplendor del ferrocarril.

Aun dentro lo que hemos denominado como ciudades ferroviarias podemos encontrar diferentes casos, marcados sobre todo por las dimensiones de la población y las instalaciones existentes. Desde España, se propuso una clasificación, a partir de un estudio general de todos los casos que se pudieron localizar en el territorio nacional, que establecía tres tipos de ciudades ferroviarias: poblados, aldeas y barrios. En los dos primeros casos, existe una clara segregación espacial, donde el poblado alcanza un mayor grado de desarrollo con toda una serie de servicios y una traza urbana que configura una ciudad en ciernes, mientras que en la aldea el número de pobladores es escaso y apenas si cuentan con servicios. Por otro lado, el barrio, aun dándose el caso de que existiera también cierta segregación espacial -recordemos que las estaciones de ferrocarril se construyeron en los bordes o proximidades de algunas ciudades-, existía una mayor relación con el municipio, al que con el paso del tiempo terminaría uniéndose físicamente, sin solución de continuidad¹³.

El caso español da contenido de una forma razonable a lo que fue el desarrollo de las ciudades ferroviarias por todo el mundo. Al fin y al cabo, las empresas ferroviarias fueron unos de los primeros casos de globalización de la economía y llevaron a cabo una revolución gerencial que está en el origen de la empresa moderna tal y como la conocemos hoy¹⁴.

Las empresas programaban el desarrollo previsto de las instalaciones y la dotación que habría de servicios y viviendas para los empleados y sus familias. Si bien, hemos de hacer notar que encontramos notables diferencias entre aquellas ciudades que surgieron con los primeros impulsos ferroviarios, más provisionales y menos estables, que aquellas que se realizaron, por ejemplo, a comienzos del siglo XX, ya en plena madurez del sistema ferroviario, que establecían un diseño completo de todas y cada una de las instalaciones con las que contaría la nueva ciudad ferroviaria.

En los primeros ejemplos, abundaron los casos de ciudades alejadas de núcleos históricos, donde se establecían servicios de importancia como talleres de montaje o mantenimiento¹⁵, donde se establecía una relación paternalista entre las empresas y los ferroviarios¹⁶, y con todos los que vivían en estas ciudades, cuya dependencia del ferrocarril era absoluta¹⁷.

Después, ya en los inicios del siglo XX, se produjo un cambio de modelo que se alejaba de la visión tradicional se acercaba a un sistema de bienestar en el que entraría la economía occidental en pocos años¹⁸. En los ferrocarriles se detecta este cambio, y proliferan proyectos modernos

¹³ Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), pp. 36-37.

¹⁴ Es inevitable relacionar todo este proceso con la primera fase de la internacionalización de la economía que se dio entre el último cuarto del siglo XIX y el primero del XX, véase O'Rourke y Williamson (2015) y Ferrer (1996). Para el estudio del modelo de la gran empresa ferroviaria norteamericana y su difusión, Chandler (2008).

¹⁵ Crewe o Swindon (Gran Bretaña) pueden ser un ejemplo de ello, Drummond (2011), pp. 56-60, el Arsenal de Malinas (Bélgica), Van Heesvelde (2003), o Pullman (Estados Unidos), Crawford (1995), pp. 37-45, aunque este caso se asemeje más al de la ciudad de empresa clásica que a la ferroviaria.

¹⁶ Algunos de los poblados ferroviarios de la compañía MZA pueden ser incluidos en este grupo, como Almorchón, Baeza Empalme, Chinchilla o Espeluy, entre otros, Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), Anexo I.

¹⁷ Véase el relato de Williams (1915).

¹⁸ Crawford (1995), pp. 2-3. La autora presenta este proceso como un antecedente del Estado del bienestar.

impulsados por arquitectos que aplicaban los modelos triunfantes de ciudad jardín a los barrios de ferroviarios que surgen en los límites urbanos próximos a las estaciones de ferrocarril¹⁹.

Además, dentro de los ámbitos más o menos industrializados de la vieja Europa no existe una clara uniformidad, así es necesario distinguir las ciudades que crecen con la industrialización de aquellos que se impulsan bajo el dinamismo de una cierta colonización económica interior²⁰.

Estos eran más parecidos a las conquistas territoriales propiciadas por el ferrocarril en los nuevos países surgidos en el siglo XIX. Hay, pues, una componente de “marcha al oeste” en buena parte de la instalación y evolución posterior de muchas de estas ciudades ferroviarias, que llegaban a territorios con escasas infraestructuras y que establecían una nueva relación con su entorno, hasta entonces sin desarrollar²¹.

Así, existen dos momentos claves en el surgimiento de las ciudades ferroviarias: en primer lugar, la llegada de la línea, que coincide con el nacimiento de la ciudad, lo que fijará, con la excepción de los casos más tardíos, la creación de buena parte de estos núcleos entre el segundo y el tercer cuarto del siglo XIX²². En segundo lugar, durante el periodo entreguerras, cuando se generaliza la presentación de grandes proyectos en los que participan importantes ingenieros y arquitectos, y se inicia un proceso de mejora de las condiciones de vida de los ferroviarios, que construyen modernos barrios y ciudades jardín²³.

3. Las formas

Los modelos de los edificios y los urbanísticos en las ciudades ferroviarias no variaron en exceso de lo que fueron los casos del conjunto de las ciudades de empresa. Si bien, la mayor disponibilidad de espacio y el alejamiento de las zonas más saturadas de las ciudades, hizo que por norma general las ciudades y barrios ferroviarios fueran espaciosos, estuvieran realizados en materiales de buena calidad y contaran con una dotación de servicios, agua y luz que fueron vanguardia en muchos casos.

Las ciudades ferroviarias inglesas del primer impulso ferroviario ofrecían ya el modelo que más tarde se generalizó, el de la casa unifamiliar dotada de un huerto en la parte trasera, enmarcada en una trama ortogonal propia de una nueva ciudad o de los ensanches que se desarrollaron a partir de ese momento. Pero en este modelo también se reflejaba el escalafón de sus trabajadores, por lo que aquellos de más categoría disponían de mejores y más amplias viviendas que los que formaban parte de la escala básica²⁴.

¹⁹ Encontramos ejemplos de esto en muchos lugares, pero Venissieux y Oullins, en las afueras de Lyon (Francia) o Villa Sabicchi, en Pescara, son un buen ejemplo de ese proceso, en la década de 1920. Véase, respectivamente, Chevandier (1989) y Armidi (2013).

²⁰ En el caso europeo, esto ocurrió en el interior de la meseta castellana, véase los ejemplos de Chinchilla o Venta de Baños, Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), Anexo I.

²¹ Los poblados del ferrocarril del NOA (Argentina) son buen ejemplo de este proceso, Silva, 1981, o el avance hacia el interior de la línea del ferrocarril de Bengela con la fundación de la ciudad de Huambo (Angola), Neto (2012).

²² Según Drummond (2011), los primeros núcleos ferroviarios ingleses, y por tanto en todo el mundo, estarían en Shildon (1826), Wolverton (1838), Crewe (1842) y Swindon (1843). Más tardío es el caso de Entroncamento (1860), en Portugal, Ferreira (2010), o de las primeras ciudades ferroviarias en América Latina, Colón (1850), en Panamá, Tejeira Davis (2011), o la ya nombrada Alto da Serra (1860), en Brasil.

²³ Además de los ya citados, destaca el caso de Tergnier, en Francia, construida a partir de 1919 por la compañía Nord de Francia, a partir del impulso de Raoul Dautry, Baudouï (1989). Para el conjunto de intervenciones de la compañía Nord en este sentido y del propio Dautry, Hardy-Hémery, 2008. En España, hay que destacar los intentos de la compañía del Oeste en poblados como Arroyo Malpartida, Astorga o Palazuelo Empalme, ambos en la provincia de Cáceres, Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), pp. 142-144.

²⁴ Sica (1981), pp. 912-914.

Este modelo de ciudad jardín que triunfa en la construcción de las ciudades de empresa y ferroviarias se basa en el doble argumento de dar continuidad a la utopía oweniana y de constituir la privacidad familiar como un modo de sustraer al individuo, al trabajador, de la promiscuidad y desorden de la ciudad y de los edificios comunes²⁵. La ciudad jardín tendrá su máxima expansión en la segunda mitad del siglo XX, asociada a una mejora significativa de las dotaciones sociales e higiénicas, que vino impulsada por las obligadas reconstrucciones derivadas de la destrucción causada durante la Segunda guerra mundial y por el impulso dado a proporcionar vivienda a las clases obreras²⁶.

Pero no solo eso, ya que uno de los factores que condicionaban la construcción de viviendas para los trabajadores era la disponibilidad de espacio, y las compañías ferroviarias contaron con terrenos suficientes, al menos fuera de las grandes ciudades

Hemos de explicar también que este modelo no era único, ya que se había producido una evolución desde la fábrica-fortaleza, o vivienda cuartel, más propia de ámbitos urbanos o de espacio escaso, hacia la fábrica-convento, o colonia, donde ya se buscaba aislar al obrero de influencias negativas, y, finalmente, hasta la fábrica-ciudad, o poblado paternalista, donde se desarrolló el escenario de las ciudades jardín²⁷.

Eran, en todos los casos, espacios más o menos cerrados donde era más fácil ejercer un control y disciplina sobre los trabajadores, aunque la simple distribución del espacio, su distribución y el lugar o el tiempo que cada individuo debía ocupar ya eran suficientes elementos de control²⁸.

Las viviendas cuartel no fueron muy frecuentes en el ámbito ferroviario, pero sí están presentes en algunas zonas mineras y siderúrgicas²⁹, por eso aparecen puntualmente en los primeros años de construcción de ciudades o barrios ferroviarios o cuando las limitaciones del espacio eran evidentes. En España, encontramos algunos ejemplos, especialmente en la compañía Norte³⁰, si bien uno de los mejores ejemplos lo encontramos en la denominada Casa Gran de Portbou, construida por la compañía MZA, que asume plenamente este modelo de cuartel donde conviven todas las familias, e incluso se ubica en la planta superior un espacio para los solteros³¹.

Pero la ciudad jardín no era un espacio inocente en el que solo se buscaba la privacidad de los empleados. Esta privacidad estaba, en cierto modo, garantizada de puertas a dentro, pero el poblado, en su propio aislamiento avalaba el control de los que allí vivían, y ahí surgen una serie de elementos arquitectónicos que ejercían esa función vigilante como era el establecimiento de recintos cerrados³² o la ubicación en altura de los edificios de los responsables del núcleo³³;

²⁵ Benévolo (2007), p. 382.

²⁶ Dorel-Ferré (2016), pp. 10-11.

²⁷ Sierra Álvarez (1990), pp. 103-104.

²⁸ Foucault (1995), pp. 141-156.

²⁹ Las fábricas Krupp, en Essen, por ejemplo, Sica (1981), pp. 938-941.

³⁰ Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), p. 133.

³¹ Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), p. 126.

³² En el caso español, la práctica totalidad de los poblados ferroviarios se veían rodeados de una valla de unos dos metros de altura, característica de todos los recintos ferroviarios, con una función fiscal, pero que en el caso de la zona poblada tenía esa función de custodia, Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), pp. 89-91.

³³ La vivienda del ingeniero como elemento principal de vigilancia forma parte del perfil de Paranapiacaba, Brasil, Cruz (2007).

aunque la mayor supervisión era realizada, incluso de modo inconsciente, por los propios vecinos³⁴.

Aun así, no siempre los nuevos establecimientos urbanos respondieron a la lógica espacial ya que existió siempre un interés por parte de las compañías, no olvidemos que de propiedad privada en su gran mayoría, en buscar un monopolio en la gestión de los tráficos y los intercambios, por lo que en algunos casos se alejaron de centros urbanos tradicionales, punto de encuentro de centros de distribución de caminos y canales, para ubicarse en espacios rurales. Espacios en los que resultaba, por otro lado, más óptima la instalación de esos puntos de enlace desde el punto de vista de desarrollar nuevas instalaciones³⁵.

Las construcciones de la década de 1920 encuentran nuevos modelos, al menos en Europa, basados en las viviendas en altura, eso sí, ya alejadas de los pabellones del siglo XIX, que se instalan también en barrios completamente urbanizados y que mantienen la forma de ciudad jardín³⁶.

Las ciudades ferroviarias más desarrolladas disponían de una autonomía económica, social y cultural realmente significativa. Así, los servicios identificadores de esa independencia eran el economato laboral, la escuela, el dispensario médico, la iglesia y el teatro.

Por último, es importante registrar el cambio producido en la construcción y propiedad de las viviendas de los ferroviarios cuando entró en escena el cooperativismo. Este sería el mecanismo por el que quedaría rota la ligazón entre la empresa y los trabajadores.

Esto ya se vio en el caso italiano de Villa Sabucchi, al comenzar la década de 1930³⁷. En España, aunque hubo tentativas previas, la consolidación del modelo cooperativo fue más tardía. La empresa pública ferroviaria RENFE ayudó, liberando suelo, aunque no siempre de buen grado, y el Estado también, mediante la regulación administrativa, lo que propició la constitución de cooperativas de empleados ferroviarios, en las que tuvo un papel fundamental la Iglesia católica, que fue el nexo de conexión, y control, entre los asociados y el Estado. En el periodo 1965-1970 se constituyeron casi un centenar de cooperativas ferroviarias en prácticamente todas las provincias españolas que levantaron alrededor de diez mil viviendas³⁸.

4. Los casos

Como ya hemos ido anotando en cada una de las referencias señaladas, la producción historiográfica sobre las ciudades ferroviarias es importante, aunque los objetivos de estudio y los marcos de referencia han sido bastante desiguales. Por un lado, encontramos algunos que sí han tenido presente una perspectiva nacional, o de conjunto; por otro lado, otros se han centrado

³⁴ Véase Williams (1915), para el caso de Swindon, y Drummond (1990), para el caso de Crewe. En España, fueron abundantes los testimonios que recogían, tras la Guerra civil y la implantación de la dictadura franquista, el uso de los poblados ferroviarios como lugares de castigo donde podían ser vigilados más de cerca los sospechosos de ser contrarios al régimen, Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), pp. 200-201.

³⁵ Véase Casson (2009), pp. 2, 11 y 21-22. Este autor nos pone los ejemplos de las ciudades ferroviarias de Crewe o Ashford (ambas en Gran Bretaña), que deberían haber dejado jerarquía a las ciudades próximas de Stoke-on-Trent o Trowbridge. En el caso español, tenemos casos similares en la elección de Venta de Baños (meseta norte) y Chinchilla (meseta sur) como nudos donde se configuraron sendos poblados ferroviarios, en detrimento de Palencia y Albacete, respectivamente, ciudades históricas y capitales de provincia, véase Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), pp. 68-69, 278-281 y 286-289.

³⁶ Es el caso de las cités de Noblemaire en Vénissieux, y Jacquard, Maisons Mangini y HBM en Oullins, véase Chevandier (1989).

³⁷ Armidi (2013).

³⁸ Cuéllar (2012) y Cuéllar y Martínez-Corral (2018).

en el análisis de los casos dentro del ámbito empresarial; y por último, otros solo han mirado a los casos concretos. Todos acertados y útiles, pero cuya diferente perspectiva hace difícil su valoración conjunta.

En los estudios de casos nacionales o regionales los estudios realizados en España y el Estado brasileño de Sao Paulo nos permite tener una visión general bastante amplia de ambos casos. El estudio de los poblados ferroviarios españoles es especialmente ambicioso, tanto en sus planteamientos como en los resultados obtenidos. A través de las publicaciones realizadas y las referencias de archivo y biblioteca³⁹ encontramos que la aparición de estos núcleos de población nueva junto a las instalaciones ferroviarias en España presenta una cronología lógica, con una primera instalación de pequeños núcleos en el periodo del primer impulso ferroviario, que lleva hasta el final del tercer cuarto del siglo XIX, que es cuando nacen la mayor parte de estos núcleos. Luego, en la década de 1920, al igual que ocurría en otros países europeos, hubo una segunda oleada de poblados y barrios ferroviarios asociados a la puesta en servicio de nuevas instalaciones ferroviarias, como estaciones de clasificación y talleres centrales de reparación. En líneas generales, las ciudades ferroviarias españolas eran de tamaño pequeño, superando solo en algunos casos los mil habitantes y en rarísimas ocasiones los cinco mil, alcanzan su máximo demográfico en las décadas de 1940 a 1960 y decaen de forma rápida a partir de 1980⁴⁰.

En paralelo al caso español, está el catalán, la región más industrializada de España e impulsora de los cambios económicos y sociales derivados de los sucesivos procesos de industrialización⁴¹. Aquí el modelo de las denominadas colonias industriales tuvo una expansión notable y propició precisamente ese impulso industrial, al suplir con eficiencia las limitaciones del carbón con el recurso de la energía hidráulica. Esta obligada deslocalización impulsó ese modelo de colonias, próximo al esquema de fábrica-convento que hemos señalado antes, como espacio donde convivieron el paternalismo industrial, pero también la lenta modernización de las relaciones laborales⁴². En este contexto, los poblados ferroviarios catalanes pueden ser vistos en el conjunto de los núcleos industriales catalanes o de alguna de sus comarcas⁴³.

Por su parte, en el Estado de Sao Paulo, las denominadas *vilas ferroviárias* fueron un elemento consustancial al avance de las líneas de ferrocarril hacia el interior paulista, donde sabemos que café y ferrocarril progresaron en paralelo durante la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del XX. Todas las compañías ferroviarias importantes construyeron sus propias ciudades ferroviarias en aquellos puntos estratégicos, especialmente talleres de mantenimiento y reparaciones. Para una estimación de cerca de 50.000 trabajadores de las compañías Sorocabana, Paulista, Mogiana, Araraquara y Sao Paulo-Minas se construyeron más de cinco mil viviendas en agrupaciones que normalmente tenían la forma de barrios, aunque hubo algunos casos excepcionales como el ya citado de Alto da Serra (Paranapiacaba), instalado por la compañía británica Sao Paulo Railway. La decadencia de estas instalaciones fue pareja, en este caso, a la gran crisis del ferrocarril en Brasil, y casi toda América Latina, a partir de la década de 1980, que supuso la práctica desaparición del transporte de pasajeros a larga y media distancia,

³⁹ En ese proyecto se llevó a cabo el Inventario de Poblados Ferroviarios de España (2002-2004) y el Plan Director del Poblado Ferroviario de Monfragüe (2005). Además de las publicaciones realizadas sobre este tema (véase, Cuéllar, Jiménez y Polo, 2005), la documentación de todo ese trabajo puede ser consultada en el Archivo Histórico Ferroviario, serie documental "Fuentes Orales. Entrevistas. Poblados Ferroviarios", en la Fototeca, serie Poblados, FE-0002, y en la Biblioteca Ferroviaria del Museo del Ferrocarril de Madrid (<http://www.docutren.com/>).

⁴⁰ Véase Cuéllar, Jiménez y Polo (2005), pp. 35-62.

⁴¹ Sobre la industrialización española y catalana, Nadal (1975) y *Doctor Jordi Nadal: la industrialización y el desarrollo económico de España* (1999).

⁴² Entre otros muchos trabajos, véase especialmente, Serra (1992).

⁴³ De la comarca de la Selva (Gerona), es de relevancia el trabajo de Martí (2013).

lo que ha dejado además la titularidad de buena parte de estas propiedades en una situación indefinida⁴⁴.

La ciudad ferroviaria de Paranapiacaba, antes Alto da Serra, (Sao Paulo, Brasil) ha concitado un gran interés por parte de los investigadores. Levantada a partir de 1860 para los obreros que trabajaban en la construcción de la difícil línea del puerto de Santos hasta la capital paulista⁴⁵, terminó consolidándose como un punto estratégico en el tránsito entre el altiplano interior paulista y el vertiginoso descenso al mar, que precisó de un complejo sistema funicular. Durante la segunda mitad se construyó la *vila velha*, después, ya en el siglo XX, se levantó junto a esta una ciudad ortogonal, con todo un conjunto de edificios y servicios propios de una ciudad ferroviaria moderna, en aquel momento, y en paralelo, al otro lado de las vías, aunque escapaba al control de los ingleses, se fueron instalando de modo desordenado viviendas y pobladores, bien, que no formaban parte de la compañía ferroviaria, o bien, jubilados que con sus familias permanecían en el lugar en el que habían vivido siempre. Paranapiacaba en realidad encierra tres ciudades ferroviarias que se desarrollaron en distintas fases, lo que representa un caso único de evolución histórica de una ciudad ferroviaria: la Vila Velha o Varanda Velha, la Vila Nova o Vila Martin Smith y la Parte Alta o Morro⁴⁶.

Este caso enlaza con los estudios en los que el papel de las empresas en el desarrollo de las ciudades ferroviarias ha sido el eje de análisis. También ocurría así en el caso de España y Sao Paulo, aunque el marco superior de referencia era el Estado. En Francia, dos de las principales compañías privadas que existieron hasta la nacionalización, *Nord* y PLM, desarrollaron su propio plan de construcción de *cités des cheminots*, aunque se trató de un proceso tardío que tuvo su fase de esplendor tras la Primera guerra mundial.

Ambos procesos tuvieron como elementos comunes el desarrollo de proyectos urbanísticos asociados a modelos de ciudad jardín, de planta baja y en lugares aislados en el caso de muchos de los poblados de *Nord*, y en bloques de viviendas en altura, asociado a barrios populosos de grandes ciudades, como Lyón, en el caso de PLM, donde los ferroviarios se configuraron como una mayoría entre los habitantes del entorno⁴⁷.

El volumen de construcción fue realmente importante en el caso de *Nord*, con un total de 102 *cités* que daban alojamiento a más de 6.500 familias ferroviarias⁴⁸. El caso más conocido fue el de la villa de Tergnier, construida en 1919 a partir de un ambicioso proyecto del ingeniero jefe de vía Raoul Dautry, en el que podrían vivir cerca de cinco mil personas en un amplio espacio de 110 hectáreas. Fue un modelo de ciudad jardín en Francia durante la parte central del siglo XX. Finalmente, su casi total destrucción a causa de la Segunda guerra mundial causó también polémica tras la reconstrucción en 1945 en la que participó el propio Dautry⁴⁹.

Ya en el continente americano, el desarrollo de las nuevas ciudades ferroviarias se relaciona con el avance al oeste y la conquista de nuevas tierras. Tal y como se señalaba en el caso argentino,

⁴⁴ Véase, Morais (2002).

⁴⁵ Sobre la épica de esta construcción y las características generales de su explotación, véase Lavander Jr. y Mendes (2005).

⁴⁶ Cruz (2007). Aquí, además, se puede encontrar un estudio detallado de la cartografía del lugar y del conjunto arquitectónico, así como el análisis de las intervenciones patrimoniales y la bibliografía sobre el lugar, donde se echa de menos un estudio económico y social, en consonancia con la relevancia que se le han dado a los trabajos sobre su patrimonio arquitectónico.

⁴⁷ Chevandier (1998).

⁴⁸ Hardy-Hémery (2008).

⁴⁹ Baudouï (1989).

la expansión ferroviaria fue utilizada como un modo de control del territorio por parte del Gobierno. En esto es un ejemplo modélico la planificación y construcción de algunas de las ciudades ferroviarias del ferrocarril NOA, todas de nueva planta y con un planteamiento ortogonal donde la estación de ferrocarril alcanzaba una situación de centralidad en el conjunto urbanístico, aunque la realización final no siempre respondiera a lo proyectado. En este caso conocemos con más detalle la arquitectura y urbanística de estos poblados que su desarrollo social⁵⁰.

En Estados Unidos también se dieron con frecuencia este tipo de proceso de colonización según avanzaba el ferrocarril. Aquí todo es enorme y los datos se sobredimensionan. En el caso de la expansión del ferrocarril y otras actividades industriales por los estados del noroeste (Idaho, Oregón y Washington) encontramos algunos ejemplos interesantes de ciudades ferroviarias construidas por las compañías que operaban en la zona. Roslyn fue levantada por la compañía *Northern Pacific* a partir de 1886 como punto de almacenamiento y distribución de carbón y fueloil de sus locomotoras, alcanzó un máximo de población de cuatro mil habitantes en 1920. También relacionada con el suministro de combustible a aquella compañía se ubicaba la ciudad ferroviaria de Melmont, en el condado de Pierce, hoy totalmente abandonada después de que fuera incendiada en la década de 1920. Como también es una ciudad fantasma Lester, construida a partir de 1891 como punto de apoyo para las locomotoras de vapor, creciendo de modo significativo, para abrir una escuela para niños en 1919 y comenzar a declinar tras la Segunda guerra mundial⁵¹.

También en el medio oeste norteamericano, las ciudades ferroviarias de las grandes llanuras, especialmente en Dakota del Norte, estuvieron impulsadas por las compañías ferroviarias, como Minneapolis and St. Paul Railway, aunque aquí hubo importantes intereses para vender tierras y establecer estaciones donde embarcar la producción de grano de la zona. Las ciudades como tales tuvieron un éxito modesto y muchas de ellas, planificadas de modo ortogonal, fracasaron y han terminado por desaparecer⁵².

Pero quizá el caso más reconocido en Estados Unidos sea el de la ciudad Pullman. Levantada a partir de 1880 por el propietario de la compañía de fabricación de los famosos coches cama ferroviarios del mismo nombre (*Pullman Palace Car Company*) su modelo se convirtió en un verdadero ejemplo para otros casos de *company towns* que se levantaron después. Pullman quería alejar a sus obreros de las huelgas y conflictos de Chicago y para ello les proveyó de un lugar idílico para vivir, en el que seguían otros modelos de ciudad rural como los ya implantados en Saltaire, Inglaterra. En 1893, la ciudad Pullman contaba con doce mil habitantes y era la ciudad de empresa más famosa de Estados Unidos. Tras la huelga de 1894, el conflicto latente en Pullman –excesivo control, limitaciones personales y sometimiento económico y social- estalló y una serie de huelgas acabaron con el proyecto, obligando a vender las propiedades de la compañía en 1898, un año después de la muerte del promotor. Hoy, el conjunto urbano de Pullman se encuentra protegido como monumento histórico⁵³.

Ya en Europa, quizá sea la ciudad ferroviaria de Crewe (Gran Bretaña) el caso que más interés haya despertado para la investigación histórica. Se trata además de una de las primeras ciudades ferroviarias del mundo, ya que su origen es de 1843 cuando poco más de doscientos operarios de los talleres de la compañía *Grand Junction Railway* son trasladados desde las proximidades de Liverpool hasta este punto donde la compañía quería desarrollar unos grandes talleres

⁵⁰ Silva (1981) y Ferrari (2011) y (2014).

⁵¹ Carlson (2003).

⁵² Hudson (1985).

⁵³ Crawford (1995), pp. 37-45.

ferroviarios. La ciudad creció rápidamente y al comenzar el siglo XX ya contaba con 40.000 habitantes, de los que 7.500 trabajan en los talleres ferroviarios. Aproximadamente el 70% de los cabezas de familia eran operarios de estos talleres. Crewe, además de ejemplo en la organización del trabajo en los talleres ha sido explicado como muestra del paternalismo industrial de época⁵⁴.

Todavía a falta de una investigación profunda, la ciudad ferroviaria de Entroncamento en Portugal es uno de los casos más claros de total identidad de un sitio con el ferrocarril. Lógicamente su nombre procede de la privilegiada situación del enclave que distribuía, y todavía lo hace, las rutas entre Lisboa, Oporto y Madrid. Su origen y la organización social en torno al trabajo en los talleres de la *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*⁵⁵. Ya en el siglo XX, se levantó en 1926, en la zona oeste de la ciudad el *bairro de Camoes*, un conjunto modélico de ciudad jardín, que incluía escuela y otros servicios y que hoy precisa una rehabilitación, ya que es un símbolo de la ciudad.

En Italia, tomamos el ejemplo de Vila Sabucchi, en Castellamare Adriática, que hoy forma parte de Pescara. Este barrio ferroviario, inicialmente proyectado en 1921 junto a la estación actual de Pescara Central, tuvo problemas de financiación por parte de la empresa pública *Ferrovía dello Stato* y bajo el impulso de la cooperativa ferroviaria *Casa Nostra* consiguió la cesión de terrenos de la casa Sabucchi, junto a la residencia de ellos. El proyecto, que se regulaba por la ley nacional de 30 de noviembre de 1919, seguía el estilo de ciudad jardín que terminó configurando este barrio. En total, 22 edificios de dos plantas en los que se alojaron 50 familias. Hoy en día es una ciudad jardín, protegida, junto al parque donde se ubicaba la antigua residencia de los Sabucchi, declarada de interés paisajístico⁵⁶.

Por último, en África también podemos referir algunos casos de interés: Atbara (Sudán) y Huambo (Angola). En el primer caso, se trata de un lugar realmente singular, ya que es la única ciudad realmente industrial de Sudán, y en este sentido fue vista como un sitio único que representaba la prosperidad en la que los talleres ferroviarios fueron el eje principal. Este crecimiento y relevancia, y otra serie de cambios económicos, llevaron a un protagonismo político -huelgas y conflictos con una fuerte presencia del partido comunista de Sudán- que tras la Segunda guerra mundial llevó a una decadencia, agudizada en la década de 1980 con un profundo ostracismo ferroviario, con un protagonismo casi único de la carretera⁵⁷. Por su parte, en la mitad sur africana, el caso de Huambo es un ejemplo claro de ferrocarril colonial y construcción de una ciudad nueva, mitad ferroviaria y mitad administrativa. Ubicada en la ruta estratégica que ponía en comunicación las riquezas mineras (cobre) de Katanga (Congo Belga, ahora República Democrática del Congo) con el puerto de Lobito (Angola) en el océano Atlántico -aunque esto no llegaría hasta la década de 1930-, además de conectar con el Índico, Huambo era un centro administrativo creado para la ocupación programada de la colonia por parte del Gobierno portugués. Fundada en 1912, la población alcanzó los quince mil habitantes a mediados de siglo. Se trataba de un sitio de intercambio comercial donde existían pequeñas industrias, además de los grandes talleres ferroviarios y donde se conformó un barrio, Pauling, donde se instalaron los funcionarios ferroviarios de más alto rango y algunos pocos trabajadores nativos⁵⁸.

⁵⁴ Drummond (1990). Es inevitable comparar este caso con la ciudad ferroviaria de otros grandes talleres ferroviarios. Los de la *Great Western Railway*, en Swindon, Williams (1915).

⁵⁵ Véase Ferreira, 2010.

⁵⁶ Armidi (2013).

⁵⁷ Sikainga (2002).

⁵⁸ Neto (2012).

A modo síntesis, señalamos que existen al menos tres líneas de trabajo con respecto a los estudios de caso. Por un lado, algunos análisis -pocos todavía- han enfocado su estudio a la perspectiva nacional. Otros se han centrado en las monografías de empresa, de acuerdo con las estrategias de esos grupos empresariales. Finalmente, hay numerosos casos aislados en los que prevalece la historia local o el estudio urbano⁵⁹. En conclusión, diferentes casos y metodologías pero que ofrecen paralelismos de origen, formas y cronología que permiten incluirlos dentro del mismo proceso que estudiamos.

5. Memoria

La complejidad del estudio de las ciudades ferroviarias que hemos presentado se acrecienta cuando se trata de su interpretación y puesta en valor. Los principios básicos que rigen la actividad de los museos (investigación, conservación y difusión) son una excelente guía para construir un argumentario básico para la interpretación del proceso de creación, desarrollo y ocaso de las ciudades ferroviarias. Eso sí, no deberíamos saltarnos ningún paso, porque con frecuencia nos encontramos en la etapa de la difusión sin haber transitado por las previas de la investigación y la conservación, lo que impide dilucidar la relevancia del elemento estudiado.

La investigación sobre las ciudades ferroviarias presenta para los casos de España, Inglaterra o Sao Paulo una visión de amplio contenido, lo que nos permite transitar de lo particular a lo general, para volver a lo particular, ya con una herramienta de análisis comparativa que dé una medida de la realidad de su significado. En los casos referidos tenemos estudios de ámbito nacional que permiten esa perspectiva global. También, en Francia, aun sin la perspectiva nacional, sí contamos con análisis en el marco de la empresa -privada o pública, es indiferente-, la unidad habitual de gestión del negocio ferroviario y, por tanto, la entidad que disponía la creación y desarrollo de esas ciudades ferroviarias. Estados Unidos y Argentina también presenta estudios de caso en los que el referente es la empresa, pero todavía abundan los casos aislados, sin contexto, en los que predomina la emotividad sobre el análisis histórico, aunque su potencial documental es muy valioso.

La conservación ofrece unos resultados contradictorios. Por un lado, buena parte de las ciudades ferroviarias han evolucionado y hoy en día han olvidado su pasado sin que existan huellas notables del mismo, debido a la transformación urbana experimentada y a las nuevas actividades administrativas y económicas que se desarrollan. Por otro lado, muchos núcleos se han extinguido, o casi, ya que tras el ocaso de la actividad ferroviaria se fueron despoblando y hoy en día están completamente abandonados. Por último, una pequeña parte sí tiene interiorizada su memoria ferroviaria, y en la mayoría de los casos se debe a que existe un bagaje investigador suficiente.

La difusión es una rémora significativa ya que, más allá de algunos casos puntuales, apenas si se trabaja una metodología para que, tras los procesos de investigación y conservación, se dé cuenta de proyectos de difusión que visibilicen más casos, haciendo así mayor incidencia en la cuestión global de las ciudades ferroviarias. Existe una dificultad añadida en la dispersión y variedad del patrimonio de estas ciudades ferroviarias, donde, como hemos visto, no hay uniformidad.

6. Conclusiones

Las ciudades ferroviarias y sus distintos formatos (poblados, barrios, aldeas...) deben ser entendidas como parte del proceso de internacionalización de la economía y del negocio

⁵⁹ Podrían añadirse a estos estudios de caso ejemplos como los de Bereket (Turkmenistán), Changchun, Harbin o Mukden (China), Novosibirsk (Rusia) y Peterborough (Australia), y otros muchos en los necesitamos profundizar para que sean incluidos en revisiones futuras de estas páginas.

ferroviario que se desarrolló a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Como hemos visto, la ciudad ferroviaria formaba parte del sistema de gestión de las empresas y no puede ser desligada de esa organización para su interpretación.

Durante el siglo XIX el origen y naturaleza de estas ciudades está en las necesidades de establecer puntos estratégicos de gestión de algunos servicios especialmente intensivos en mano de obra, como el caso de los talleres de fabricación y mantenimiento de material ferroviario, lo que terminó concentrando a los trabajadores y sus familias en unos espacios frecuentemente rurales donde se implantaron poblados de modelo paternalista. Después, ya en el siglo XX, la organización ferroviaria se profesionalizó y la vivienda ya formaba parte de un apartado que contribuía más a mejorar la productividad de los trabajadores que a ejercer una función de control.

Estos mecanismos tienen estrecha relación con los formatos utilizados por las empresas, generalmente volcadas a un modelo de ciudad jardín, triunfante en la época, que garantizaba la independencia familiar y contribuía a fidelizar a los trabajadores a su empresa a través de la vivienda. De ahí nacerían también posteriores estrategias relacionadas con el relevo de los trabajadores para las nuevas generaciones a través de los mercados internos del trabajo.

Son muchos y variados los casos a estudio, lo que nos ofrece, dentro de un marco de referencia general, las diferentes circunstancias y transformaciones que se han dado: cada ciudad ferroviaria ha tenido una trayectoria propia que la hace singular, pero todas son perfectamente identificables dentro del paradigma general de las ciudades ferroviarias. Esto ha terminado configurando un legado patrimonial escasamente homogéneo y de muy diferente valoración, hasta el punto de que existe una escasa relación entre los diferentes proyectos e iniciativas que trabajan en la preservación y puesta en valor de estos bienes.

Nuestra propuesta de trabajo para el futuro tiene el doble objetivo de identificar y clasificar casos no contemplados aquí, lo que nos permitirá corroborar o corregir los planteamientos de este texto, para así disponer de un corpus cada vez más importante y representativo del proceso histórico de creación, desarrollo y fin de las ciudades ferroviarias en el mundo contemporáneo.

Bibliografía

- Armidi, G. (2013). I Ferrovieri di Villa Sabucchi. En *150 anni di binari tra Ancona e Pescara, 1863-2013* (pp. 133-140). Pescara: Fondazione Pescarabruzzo.
- Baudouï, R. (1989). La cité-jardin de Tergnier. Analyse d'un modèle de société cheminote. *Revue d'histoire des chemins de fer*, nº 1, 264-279.
- Benévolo, L. (2007). *Historia de la arquitectura moderna* (8ª edición, revisada y ampliada). Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Carlson, L. (2003). *Company Towns of the Pacific Northwest*. Seattle: University of Washington Press.
- Casson, M. (2009). *The World's First Railway System. Enterprise, Competition, and Regulation on the Railway Network in Victorian Britain*. Oxford: Oxford University Press.
- Chandler, A. D. (2008). *La mano visible. La revolución de la gestión en la empresa norteamericana*. Barcelona: Ediciones de Belloch SL.
- Chevandier, C. (1989). Les cités PLM dans l'agglomération lyonnaise au cours des années 1930: les cas de Vénissieux et d'Oullins. En *Les Chemins de fer, l'espace et la société en France* (pp. 253-263). Paris: Editions la Vie du rail.
- Crawford, M. (1995). *Building the workingman's paradise. The design of American company towns*. New York: Verso.

- Cruz, T. F. dos S. (2007). *Paranapiacaba. A arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária*. Universidade de Sao Paulo, Sao Carlos.
- Cuéllar, D. (2012). Historia y patrimonio en torno a la promoción de viviendas en el ferrocarril: las cooperativas de ferroviarios. Presentado en 3as. Jornadas da Secção de Caminhos de Ferro do TICCIH Portugal, Núcleo de Lousado do Museu Nacional Ferroviário, Lousado, Vila Nova de Famalição.
- Cuéllar, D., Jiménez, M., y Polo, F. (2005). *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Cuéllar, D. y Martínez-Corral, A., (2018). "Una casa para nuestros padres: una aproximación a las cooperativas de viviendas en España (1960-1985)". *IV Congresso Internacional sobre Património Industrial. Cidades e Património Industrial*. Aveiro, Portugal: APPI,
- Doctor Jordi Nadal: la industrialización y el desarrollo económico de España* (1999). 2. Vol. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- Dorel-Ferré, G. (Dir.) (2008): *Habitatge obrer i colonies industrials a la península Ibèrica*. Barcelona: Museu de la Ciència y de la Tècnica de Catalunya.
- Dorel-Ferré, G. (Ed.) (2016): *Villages ouvriers et villes-usines à travers le monde*. Chambéry: Université de Savoie Mont Blanc.
- Drummond, D. K. (1990). *Crewe: Railway Town, Company and People, 1840-1914*. Scolar Press.
- Drummond, D. K. (2011). Acción sindical colectiva y represión en los talleres de las compañías ferroviarias británicas entre 1840-1914. En *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: una perspectiva internacional* (Vol. 8, pp. 51-78). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Ferrari, M. (2011). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes*, 24(1), 26-43.
- Ferrari, M. (2014). El ferrocarril a Bolivia. El proceso de poblamiento en las regiones de Puna, Quebrada de Humahuaca y Valles de la provincia de Jujuy. *Revista Labor & Engenho*, 8(nº 1), 63-82.
- Ferreira, C. M. B. F. (2010). *Os trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro portugueses no Entroncamento, 1860-1910*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento.
- Ferrer, A. (1996). *Historia de la globalización: orígenes del orden económico mundial*. Fondo de Cultura Económica.
- Foucault, M. (1995). *Discipline and Punish. The Birth of the Prison*. New York: Random House.
- Hardy-Hémery, O. (2008). Las cités-jardins de la Compagnie du chemin de fer du Nord: un habitat ouvrier aux marge de la ville, 2008/1 (nº 374), 131-151.
- Hudson, J. C. (1985). *Plains Country Towns*. University of Minnesota Press.
- Lavander Jr., M., & Mendes, P. A. (2005). *SPR. Memórias de uma inglesa*. Sao Paulo.
- Martí i Ylla, X. (2013). "L'Empalme de Maçanet-Massanes o quan el tren passa de llarg", em X. Martí, *Colònies (i veïnats) industrials de La Selva. Notícies, evolució i protagonistes*. Girona: Centre d'Estudis Selvatans, pp. 235-264.

- Morais, M. de. (2002). *As vilas ferroviárias paulistas: arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários*.
- Nadal, J. (1975). *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona: Ariel.
- Neto, M. da C. (2012). *In Town and Out Town: A Social History of Huambo (Angola), 1902-1961*. University of London, London.
- O'Rourke, K. H., & Williamson, J. G. (2015). *Globalización e historia. La evolución de una economía atlántica del siglo XIX*. Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- Podmore, F. (1971). *Robert Owen, a biography*. New York: Haskell House Publishers.
- Ribeill, G. (2008). Quand le PLM délocalise ses dépôts de locomotives... Tonnerre: un destin ferroviaire précaire. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 38, 87-108.
- Rule, J. (1990). *Clase obrera e industrialización. Historia social de la revolución industrial británica, 1750-1850*. Barcelona: Crítica.
- Santos Redondo, M. (2003). Robert Owen empresario. *Revista Empresa y Humanismo*, 6(nº 1), 179-198.
- Serra, R. (1992). *Colònies tèxtils de Catalunya*. Manresa: Fundació Caixa Manresa y Angle Editorial.
- Sica, P. (1981). Las ciudades especializadas del trabajo y del tiempo libre. En *Historia del Urbanismo. Siglo XIX* (pp. 905-980). Madrid: Instituto Nacional de la Administración Pública.
- Sierra Álvarez, J. (1990). *El obrero soñado. Ensayo sobre el paternalismo industrial (Asturias, 1860-1917)*. Madrid: Siglo XXI Editores.
- Sikainga, A. A. (2002). *City of steel and fire: a social history of Atbara, Sudan's railway town, 1906-1984*. Heinemann.
- Silva, M. B. (1981). Poblados ferroviarios del N.O.A. 2 c: *construcción de la ciudad*, (19), 29-31.
- Siméon, O. (2017). *Robert Owen's Experiment at New Lanark. From Paternalism to Socialism*. Palgrave Macmillan.
- Tejeira Davis, E. (2011). Los orígenes de la ciudad de Colón. Fundamentos para el estudio de un patrimonio arquitectónico y urbanístico excepcional. *Canto Rodado*, 6, 33-73.
- Van Heesvelde, P. (2003). Living apart together? La ville de Malines et l'Arsenal-Atelier central des Chemins de fer de l'État (1836-1914). *Revue d'histoire des chemins de fer*, 28-29, pp. 420-437.
- Williams, A. (1915). *Life in a Railway Factory*. Chalford: Amberley Publishing.