

# **AL ENCUENTRO DEL PASADO DE TRES POBLADOS FERROVIARIOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID: LOS CASOS DE ALGODOR, LAS MATAS Y VICÁLVARO**

*Miguel Jiménez Vega y Francisco Polo Muriel  
Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

## **Introducción**

El presente artículo pretende rescatar partes de la historia de tres poblados ferroviarios<sup>1</sup> ubicados en la Comunidad de Madrid y sacar a la luz aspectos relacionados con las condiciones de vida y trabajo de sus moradores, así como mostrar las semejanzas y las diferencias existentes entre los mismos a lo largo de los años.

Los poblados objeto de estudio son los siguientes: Algodor, perteneciente al término municipal de Aranjuez y ubicado en el límite mismo con la provincia de Toledo; Las Matas, al norte de la ciudad de Madrid e integrado dentro del término municipal de Las Rozas; y Vicálvaro, localizado al este de la capital de España y perteneciente a su término municipal.

Los tres se encuentran asociados a diferentes líneas ferroviarias: el de Algodor a la de Castillejo-Añoover/Toledo y a la ya desaparecida Madrid-Ciudad Real-Badajoz; el de Las Matas a la línea Madrid/Irún y el de Vicálvaro a la línea de vía estrecha del Ferrocarril del Tajuña. Estas tres líneas dependieron a su vez de tres compañías privadas diferentes: Algodor (MZA), Las Matas (Norte) y Vicálvaro (FC. Tajuña). Las dos primeras compañías se integraron en RENFE en el año 1941, mientras que el FC. del Tajuña se mantuvo hasta su todavía reciente cierre, acaecido en el año 1998, como empresa de naturaleza privada.

La metodología empleada para la reconstrucción de estas tres historias ha alternado la utilización de fuentes primarias de archivo con otras de naturaleza oral suministradas por ferroviarios que nacieron o vivieron en dichos enclaves durante largo tiempo.

En la exposición se da cuenta de la evolución de cada uno de los poblado, desde sus orígenes hasta hoy en día, presentando las diferentes fases de crecimiento de cada núcleo, la evolución cuantitativa de la población residente, su estructura urbana, la tipología de las viviendas, su distribución espacial y su relación directa con la actividad laboral, la organización administrativa y la incorporación de servicios tan indispensables como complementarios al vivir cotidiano (escuela, dispensario, iglesia, economato, cine, etc...).

Entendemos que el diferente origen empresarial de los tres poblados, sus diferencias en cuanto a las formas de hábitats y la posterior evolución de los mismos puede servir de herramienta muy útil para seguir acercándonos al conocimiento global del colectivo social de los ferroviarios.

## **El problema de la vivienda obrera**

El crecimiento demográfico de la ciudad de Madrid durante el siglo XIX y la progresiva implantación de nuevas actividades comerciales e industriales obligó a los políticos de turno a tomar importantes decisiones de índole urbanística (derribos de viejos entramados de calles, construcción de nuevas avenidas y de nuevos barrios tanto en la urbe como en el extrarradio) y a plantearse diferentes alternativas que contribuyeran a solucionar el problema de la escasez de vivienda para albergar a los ingentes flujos de emigrantes que se desplazaban hasta la capital para encontrar empleo y fijar en ella su residencia.

Los arquitectos y urbanistas de la época se enzarzaron en continuos debates sobre la conveniencia de construir viviendas en los barrios más modestos para integrar en los mismos a la masa obrera, o diversificar las nuevas edificaciones por toda la ciudad extendiéndola también hacia los distritos en donde residía la burguesía y las clases más acomodadas, para evitar así crear focos de reivindicación y de revuelta social. Las pláticas también se extendían a otros aspectos relativos a la localización y disposición de la vivienda obrera, bien en colonias o en barrios situados en las proximidades de los centros de trabajo (entroncando así con las tesis de los socialistas utópicos) bien en la misma urbe, ajenas de los lugares de trabajo y de los efectos nocivos de la actividad industrial<sup>2</sup>.

Finalmente, y a falta de unas estrictas ordenanzas urbanísticas, las nuevas calles de la ciudad se fueron sembrando de pequeñas industrias y talleres que se fueron estableciendo en torno a las novísimas estaciones ferroviarias y junto a las principales vías de comunicación de la urbe. Algo similar sucedió con las viviendas de los obreros. Hubo trabajadores que por decisión propia, los ferroviarios entre otros, fijaron su lugar de residencia junto a sus centros de trabajo y otros en los que el empleo llevaba aparejado vivir en el mismo recinto fabril, ya que, al encontrarse estos enclaves industriales en el extrarradio los empresarios decidieron construir viviendas en el interior de los mismos<sup>3</sup>.

En cuanto a las demandas promovidas por los propios colectivos de trabajadores en relación con el problema de la vivienda, se ha de afirmar que el ferroviario fue uno de los que más reivindicó ante sus empresas para alcanzar beneficios sustanciales que contribuyeran a mejorar la calidad de vida de los trabajadores. Pero hasta la década de los años diez del siglo XX, este colectivo no consiguió ampliar los escasos beneficios sociales que les eran otorgados por las empresas. Un hito en las demandas lo marcó la celebración, a finales de 1911, del I Congreso de la Unión Ferroviaria, sindicato que en aquellos años tenía implantación en todas las compañías ferroviarias. En este primer congreso se aprobaron unas bases reivindicativas para formular a todas las empresas del sector. De una relación amplia y detallada de reivindicaciones sociales<sup>4</sup> destacamos las que, en nuestra opinión, fueron claves para la expansión de los poblados ferroviarios y para alcanzar una mejor calidad de vida de sus habitantes:

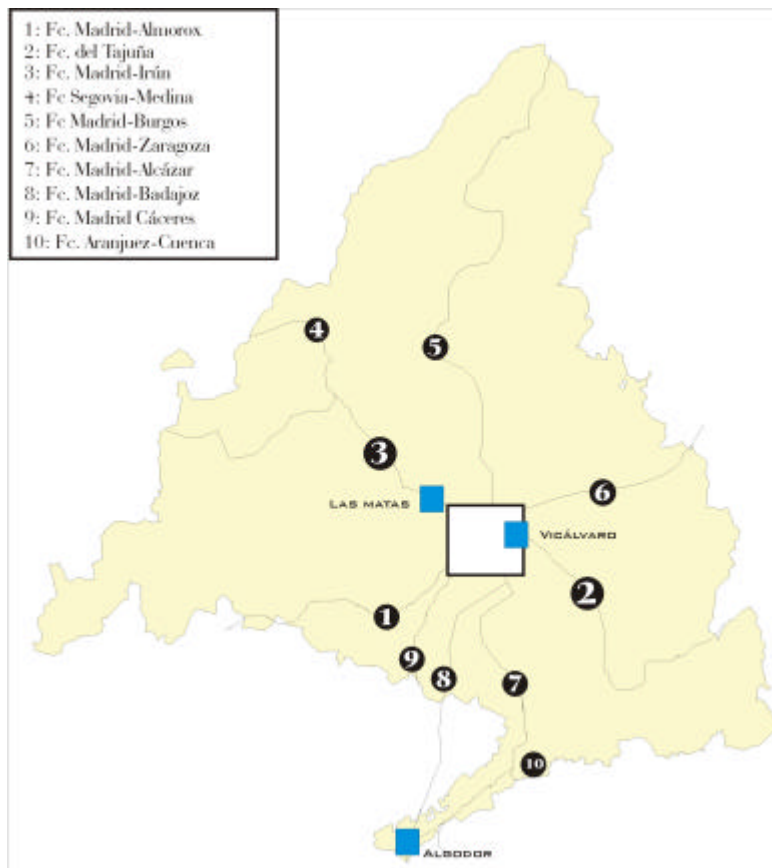
1.- Reducción de la jornada laboral, que en el caso de los maquinistas se solicitaba que fuese de 9 horas, y en el personal de movimiento una reducción a 12, 10 u 8 horas, según la importancia del tráfico.

2.- Las Compañías debían construir casas espaciosas, higiénicas y confortables, para dormitorios del personal de trenes y para el de estaciones, apeaderos y apartaderos que disten más de 1 kilómetro del poblado más cercano. Igualmente deberían reunir las casillas de Vías y Obras.

3.- Los agentes que presten servicio en estaciones insalubres o apartadas de poblado, deberán ser relevados a los 6 meses.

4.- Las compañías pondrán escuelas en los sitios que por su distancia se alejen de los centros escolares y, por tanto, no puedan asistir los hijos de los agentes. Los sindicatos intervendrán en la adquisición de material y en el nombramiento de los profesores.

Tras esta breve contextualización pasamos a presentar cada uno de los tres casos analizados.



## Algodor, de estación de paso a núcleo de población<sup>5</sup>

### Los orígenes de Algodor

Cuando el 15 de junio de 1858 se inauguraba el tramo de línea ferroviaria entre Castillejo y Toledo, la estación de Algodor, localizada en el extremo sur de la provincia de Madrid, próxima al límite con la provincia de Toledo, era un sencillo enclave ferroviario provisto tan sólo de un edificio de viajeros, que se quedó pequeño poco tiempo después de ser construido, especialmente a partir de 1879, cuando se fraguó la unión entre la línea existente a Toledo y la recién inaugurada entre Madrid y las ciudades de Ciudad Real y Badajoz.

Si bien en un primer momento, ambas líneas partían de empresas diferentes (Compañías del Madrid, Ciudad Real y Badajoz y la del Madrid, Zaragoza y Alicante -en adelante M.Z.A) en 1879, MZA absorbió a la primera compañía cuando estaban a punto de finalizar las obras de construcción del tramo entre Madrid y Ciudad Real. Producto de ello fue la construcción en Algodor de una nueva estación, que se ubicó enfrente de la que atendía el tráfico ferroviario a Toledo. Este edificio se mantuvo en servicio hasta 1898.

En principio, el empalme entre ambas líneas no trajo consigo una afluencia masiva de nuevos ferroviarios. A nuestro juicio, las causas que propiciaron que el pequeño enclave ferroviario fuera creciendo hasta llegar a constituir un núcleo de población fueron dos. La primera enlazaría directamente con los logros obtenidos por los ferroviarios de las respectivas compañías, tras la formulación de reivindicaciones y la realización de jornadas de huelga en las mismas. Y la segunda

con la entrada en vigor en 1924 del Estatuto Ferroviario. El Estatuto facilitó a las empresas la realización de obras de reformas y la ampliación de las estaciones, al contar las compañías ferroviarias con el auxilio de los fondos del Estado<sup>6</sup>, que en el caso de Algodor se plasmó en la construcción de una nueva reserva de máquinas y de un nuevo edificio de viajeros.

### **La construcción de las primeras viviendas de Algodor**

Hasta el año 1894, la construcción de viviendas en Algodor había sido mínima. Así, en el primer caso se encuentra la construcción en 1894 de la casa del Asentador (denominación arcaica del oficio de Sobrestante de Vías y Obras), la cual puede ser considerada como la más antigua de todas las existentes en la actualidad en Algodor. Más tarde, en 1905, se realizaron obras de acondicionamiento de la planta baja del antiguo edificio de viajeros de la línea a Toledo. Hasta esa fecha todo el personal adscrito a esta estación dormía en el edificio de viajeros de la línea de Ciudad Real. Excepto el personal superior (Jefe de Estación y factores) que tenían vivienda asignada en la planta superior, el resto, pasaba la noche, en condiciones insalubres, en el vestíbulo de la estación.

No obstante, hasta el 11 de enero de 1913 no se llegaron a elevar propuestas para la construcción de viviendas de agentes en la estación de Algodor. Todas las que se presentaron y se edificaron con anterioridad estuvieron vinculadas a proyectos de mejora de las instalaciones existentes.

Si exceptuamos las viviendas del edificio de viajeros de la línea a Ciudad Real y la propia casa del Asentador no se llegarían a entregar nuevas viviendas hasta el 16 de agosto de 1921.

Entre los años 1921 y 1924 continuaron construyéndose viviendas que fueron destinadas a los servicios de Movimiento y al de Tracción. En un principio, el personal de ambos servicios fue asentándose en las viviendas que iban siendo entregadas. En este momento no imperó el criterio, que después se pondría en práctica, por el que las viviendas tenían que ser ocupadas por agentes de un mismo servicio<sup>7</sup>; más bien se impuso solucionar las necesidades reales de albergar a las familias de los agentes en función del rango laboral y del número de miembros de cada familia.

### **La construcción de la nueva estación y de la nueva reserva de máquinas de Algodor**

En 1926 fue aprobado por la 3ª División de Ferrocarriles y el Comité Ejecutivo Superior del Consejo Superior de Ferrocarriles el conjunto del proyecto de reforma y ampliación de la estación de Algodor y de la nueva reserva de máquinas.

En el proyecto de instalación de la nueva reserva se contempló la ejecución de todas las instalaciones precisas, entre ellas un dormitorio de agentes. Además, se construiría un edificio destinado a la vivienda del Jefe de la Reserva, otro para alojar el transformador eléctrico y un pabellón de retretes para servicio del personal de la reserva. Se contemplaba a su vez el cerramiento de todas las instalaciones mediante un muro que tenía la finalidad de servir de sostenimiento al terraplén de la estación. Con esta última medida, además, se protegía al recinto ferroviario de los efectos de las frecuentes crecidas de los ríos Tajo y Algodor.

Por su parte, el proyecto de reforma y ampliación de la nueva estación desplazaba al nuevo edificio de viajeros unas decenas de metros en dirección sur, ya que éste tenía a sus espaldas una finca particular muy próxima en donde estaba la fonda. El nuevo edificio de viajeros fue proyectado en estilo neomudéjar, del mismo tipo que el que se construía en aquellas fechas para Toledo<sup>8</sup>. En el nuevo edificio de viajeros tendrían cabida cuatro viviendas en la planta superior. Además, se contempló construir dos viviendas adosadas fuera del Edificio de Viajeros y de similares

características al de los grupos de Tracción y Movimiento, para alojar en ellas al personal suplementario y al encargado del Servicio Eléctrico<sup>9</sup>.

### **Condiciones de vida y servicios esenciales en el poblado de Algodor hasta los años treinta**

Existen pocos documentos que recojan demandas fehacientes de mejoras en la calidad de vida, pero lo poco que ha llegado hasta nuestros días proporciona suficiente luz para acercarnos a la realidad cotidiana de estos trabajadores. Destacamos el testimonio de un fogonero *de fija* que solicita, a comienzos de los años veinte, una de las nuevas casas del grupo de tracción que estaba libre por tener éstas una habitación más que la que ocupaba en ese momento. Según cita en su petición eran ocho de familia para sólo dos dormitorios<sup>10</sup>.

En relación con las condiciones de higiene y habitabilidad en las viviendas hay que reseñar que hasta finales de 1928 no quedó instalado el aljibe de la estación<sup>11</sup>. Hasta ese momento sólo existía el depósito de agua, no potable, de la nueva reserva. A excepción de las viviendas del Edificio de Viajeros, los dormitorios de agentes y las casas del Jefe de Depósito y del Asentador, el resto carecía en aquellos años de tuberías de conducción de agua. Tan sólo disponían de un lavabo en el corral y el agua procedía de un depósito ubicado en ese lugar (véase fig. 1). Se desconoce la fecha en la que estas viviendas tuvieron acceso al agua por tubería. De todas maneras, sea cual fuere el tipo de vivienda, no ha existido nunca agua potabilizada en las mismas. En la actualidad se sigue cogiendo agua del Aljibe para beber. En este periodo se abrieron la escuela (1927) y la tienda.

### **Los años treinta y la Guerra Civil en el poblado de Algodor**

Ya en la década de los treinta, la crisis económica afectó severamente a la Compañía<sup>12</sup>. En la documentación consultada se advierte la denegación constante de obras de rehabilitación, argumentando la mala situación económica de la empresa. Esta situación se modificaría tras la creación de los Comités de Explotación formados durante la Guerra Civil en el lado republicano<sup>13</sup>.

Al período de recesión hay que sumar uno de los males que con mayor frecuencia azotaba al poblado: los desbordamientos del río Tajo. En el año 1936, antes del inicio de la Guerra Civil, se tienen referencias de inundaciones que causaron daños considerables en los sótanos del edificio de Viajeros y en otras instalaciones.

Durante el período de la Guerra Civil, la estación de Algodor jugó un papel estratégico desde el inicio de la contienda, ya que fue línea de frente desde que las fuerzas sublevadas tomaron la ciudad de Toledo y esta situación perduró hasta unos pocos meses antes del final de la Guerra. El extremo norte del ferrocarril estaba en manos del Gobierno de la República. La línea directa entre Madrid y Algodor no contaba más que con una sucesión de pequeñas estaciones, siendo Algodor y, especialmente, su reserva de locomotoras, un punto estratégico de singular interés. Hubo un incremento del personal adscrito al núcleo, teniendo que habilitarse incluso unos cuantos vagones de mercancías como alojamientos provisionales. El ejército republicano consideró especialmente estratégico este nudo. Así se justifica la conversión del recinto de la estación en un baluarte, dotándose al muro de cierre de varios nidos de ametralladoras<sup>14</sup>.

Los efectos de los combates se hicieron notar por los desperfectos causados en el recinto de la estación. Entre ellos destacamos la voladura por los republicanos del puente sobre el Tajo, cercano a la estación de Algodor<sup>15</sup>. En las obras de reconstrucción del poblado, que se dilataron hasta bien entrada la década de los cuarenta, fueron empleados prisioneros de guerra<sup>16</sup>.

## **Algodor: de la Posguerra hasta nuestros días**

Tras la creación de RENFE en 1941, la estructura funcional del poblado no experimentó sensibles cambios, ya que el nudo ferroviario estuvo siempre gestionado por una única empresa. Lo que sí trajo esta reforma fue una potenciación del enclave, en una época de crisis general en la que el ferrocarril fue catapultado a posiciones relevantes dentro de la economía nacional.

La necesidad de acoger a la población flotante de ferroviarios que atendía este núcleo fue la responsable de la construcción de los últimos edificios de viviendas que se levantaron en este poblado. Se trata de cinco pabellones de dos plantas en los que, por vez primera, no se siguió el criterio de asignación funcional de viviendas en relación con la especialidad de los ferroviarios.

Pero la construcción de estas viviendas supuso el canto del cisne de la vital dinámica que este poblado había experimentado desde principios de los años 20 de nuestro siglo. La progresiva retirada del vapor en la tracción del ferrocarril español trajo consigo una similar pérdida de importancia de la reserva de locomotoras, causa principal de la creación del poblado. Progresivamente el número de agentes asignados al mantenimiento de los servicios de Algodor fue descendiendo hasta que en 1975 se produce la desaparición oficial de la tracción vapor en nuestros ferrocarriles. Y la reserva de Algodor corrió una suerte similar.

El paulatino ocaso tuvo una fuerte sacudida en 1988. En este año se procedió al cierre del tramo Parla-Ciudad Real para la construcción del nuevo ferrocarril de alta velocidad Madrid-Sevilla. La estación vio mermados desde entonces sus tráficó al paso de unidades de tren entre Madrid y Toledo, alguna de las cuales no llegan siquiera a efectuar parada en sus andenes.

El parque inmobiliario ha seguido en plena ocupación, a excepción, curiosamente, de las mejores casas existentes desde siempre en todo el poblado: la del Jefe de Reserva y la del Sobrestante, las cuales languidecen en un estado de semirruina casi irrecuperable. En similar estado se encuentran los inmuebles que acogían el dormitorio de agentes. No obstante, parte de este inmueble sí acoge a algunos nuevos residentes que han reacondicionado su interior para un uso familiar. El resto de las viviendas del poblado permanecen ocupadas, aunque, como se apunta en el epígrafe siguiente, han perdido el sentido para el que fueron erigidas, siendo hoy acomodo de una peculiar colonia de segunda residencia.

## **La evolución de la población de Algodor**

El poblado de Algodor presenta una evolución demográfica con un perfil muy abrupto, que en nada puede corresponderse a una evolución demográfica convencional de cualquier otro núcleo urbano. Tanto su rápido incremento, reflejado por vez primera en el censo de 1930, como su posterior regresión a partir de la década de los cincuenta, muestran como las necesidades del ferrocarril configuraron y son la causa crucial de la evolución de este núcleo. No obstante, de este análisis cabe estudiar algunas consideraciones.

El primer censo donde aparece población en el “Puente de Algodor” es el de 1860. En este inventario poblacional, el citado núcleo agrupa a unas 10 personas. Los siguientes censos no muestran cambios significativos en la evolución del núcleo de Algodor. Aunque no se hayan encontrado datos fiables sobre la población en el periodo 1887-1920, el mantenimiento del contingente demográfico en los años extremos induce a pensar que no se produjeron cambios sustanciales durante ese periodo

La implantación de una cierta política social en las empresas ferroviarias y las ventajas financieras que ofrecía el Estatuto Ferroviario, hizo que la situación de Algodor cambiara radicalmente. A esto hay que sumar la creación de una pequeña reserva de locomotoras en este lugar. Esto tuvo su inmediata traducción en el censo de 1930. La población se multiplica en un 1.000 %. Pero el crecimiento de Algodor tuvo otro espectacular remonte que refleja el censo de 1940. La población alcanza la cifra máxima de habitantes del poblado, con 384 habitantes. El fenómeno de posguerra, con su secuela de refugiados en retaguardia y el aumento del tráfico ferroviario de la posguerra trajeron también más trabajadores a Algodor, fenómenos que explican el aumento de población.

Tras este momento cúlmen, la población de Algodor inició un paulatino pero imparable descenso, especialmente fuerte a partir de la década de los sesenta. La desaparición del vapor y el cierre de la reserva de Algodor suponen un fuerte golpe demográfico en Algodor. La degradación demográfica de Algodor es tal que, desde 1970, el paso de cada década supone una reducción en un 50% de sus habitantes, hasta llegar a la exigua cantidad de 25 personas presentes en el último censo de 1996 (véase gráfica comparativa de la evolución poblacional de Algodor y Las Matas inserta en el análisis de este último poblado).

En cualquier caso, estas cifras encubren una realidad que no parece mostrar una simple visita a este lugar cualquier fin de semana. El poblado ferroviario de Algodor muestra una vitalidad sorprendente: lo que los fríos datos demográficos no pueden mostrar es que el núcleo de Algodor ha pasado a convertirse en un núcleo de viviendas de segunda residencia. El censo de 1991 muestra cuantitativamente este hecho: de las 70 viviendas censadas en el núcleo, tan solo 20 tenían el carácter de vivienda principal. Las 50 restantes eran viviendas temporales, cuyos habitantes no estaban presentes en el momento del censo.

La cercanía al área urbana de Madrid, especialmente la vecindad de núcleos urbanos importantes como Aranjuez (20 kms) o Toledo (15 kms) hace que el poblado de Algodor se configure como un agradable espacio donde disfrutar de una segunda residencia. Esto se facilita tanto por la mínima cuantía de los alquileres que RENFE cobra a los inquilinos; como por el relajado clima social del poblado, formado en una inmensa mayoría por empleados de RENFE o jubilados del ferrocarril, con un alto nivel de relaciones sociales trabadas a lo largo de décadas. En la actualidad las sesenta casas de la pedanía están ocupadas en su integridad aunque, en su mayor parte, tienen un carácter de segunda residencia.

El futuro aparente de este poblado apunta en el mantenimiento de las actuales características, con una población de tipo flotante, presente en periodos vacacionales y fines de semana y que, a diferencia de las diferentes urbanizaciones de ocio del entorno, tiene un marcado carácter endogámico ferroviario.

### **El modo de vida del poblado de Algodor**

El poblado ferroviario de Algodor nace como un núcleo de población autónomo de los cascos urbanos consolidados situados en sus proximidades y de su cabeza municipal, Aranjuez, de la que distaba nada menos que 20 kms, lo que hizo que se convirtiera en una pedanía casi desde finales del siglo pasado. Curiosamente, el cargo de alcalde pedáneo no recaía necesariamente en la persona del Jefe de Estación, pudiendo ser nombrado alcalde cualquier persona del pueblo.

Las necesidades de explotación de esta estación y de la reserva de locomotoras desplazan a este remoto lugar a decenas de trabajadores y sus familias. Al tiempo de construir las viviendas donde acogerlos, surge la necesidad de dotar de una serie de servicios a este enclave, que lo hagan funcional a los efectos del desenvolvimiento de la vida cotidiana.

La escuela para los hijos de los ferroviarios fue creada en 1927. M.Z.A. y, posteriormente, RENFE dotaron a este centro de un profesor, empleado de la empresa ferroviaria. La decadencia del poblado hizo que en 1974 la escuela fuera cerrada, desplazándose los escasos alumnos existentes hoy día a centros escolares de Toledo o Aranjuez. Hasta esa fecha, la escuela era uno de los signos más claros de la vitalidad del poblado. Así, en las fechas de las primeras comuniones, la escuela y la capilla eran el centro de una popular fiesta, patrocinada por RENFE al más puro estilo de empresa paternalista.

También se dispuso de una capilla, levantada en la década de los cuarenta en el mismo edificio donde se instalaría la escuela. A diferencia del caso del profesor, el sacerdote no era un empleado de RENFE. Esta persona disponía de casa propia en el grupo de viviendas aledaño a la escuela, pared con pared con la casa asignada a la maestra. A pesar de la pérdida de importancia del núcleo ferroviario, la estacionalidad del poblamiento de Algodor ha posibilitado el mantenimiento de un servicio dominical a cargo de un sacerdote de Aranjuez.

Algodor también tiene fiestas propias. Las principales eran (y siguen siendo) el último domingo de agosto, las del *Cristo de la Buena Muerte*. Además de las solemnidades religiosas, llegaron a celebrarse *becerradas* que se celebrara en una plaza formada con traviesas de ferrocarril.

La atención sanitaria estaba cubierta por el médico de Castillejo/Añoover, complementada con una revisión anual en el tren sanitario de RENFE. Otro curioso convoy, el tren-economato, hacía escala regular en las vías de Algodor, proporcionando a los ferroviarios, a un precio muy módico, toda una suerte de elementos de consumo, desde comestibles hasta ropa. En cualquier caso, Algodor contaba con dos establecimientos comerciales de carácter fijo que cubrían las necesidades cotidianas. Uno de ellos se encontraba situado en pleno recinto de la estación, en un galpón situado junto al muro oeste de cierre del recinto ferroviario. El segundo de ellos se situaba en los bajos del edificio que también acogía la fonda, en el inmueble situado frente al edificio de viajeros.

Esta fonda también atendía a los propios ferroviarios recién llegados a la estación y que aún no disponían de vivienda. Esta situación última se mantuvo hasta la construcción de los últimos pabellones de viviendas en los años 50, obra que cubrió prácticamente toda la demanda de alojamiento de los trabajadores.

Como iniciativa de algunos de los vecinos, en los años sesenta se compró una máquina de proyección de cine y se habilitó el muelle como precaria sala. Esta práctica se mantuvo durante unas décadas hasta que la generalización de la televisión en los hogares hizo desaparecer este peculiar cinematógrafo.

## **Urbanismo y arquitectura en Algodor**

### **El antiurbanismo de Algodor**

La forma urbana del Poblado de Algodor, a diferencia de los otros poblados analizados en esta comunicación, se organizó en función de las necesidades derivadas de la explotación ferroviaria. El centro de las 20 has. de terreno que ocupan el conjunto de la estación y el poblado es el haz de vías de la estación. Los módulos de vivienda se disponen en dos agrupaciones básicas, situadas al norte y sur de la playa de vías.

Al norte, en el lado correspondiente a la reserva de locomotoras, se encontraba el *barrio* de tracción. Una fila de 10 viviendas estaba adscrita al personal de mantenimiento y conducción de las locomotoras de esta reserva. Dos de estas viviendas se asignaron al sacerdote y al maestro titulares



de Algodor. En la misma alineación se encontraba el dormitorio de agentes, destinados para el descanso del personal de trenes en tránsito. En lugar relevante se encontraba la *mansión* del Jefe de la Reserva.

En este mismo sector del poblado, pero en dirección a Toledo, un pequeño pabellón de dos viviendas se asignó al personal de enclavamiento. Esta ubicación se debía a que frente a estas viviendas se levantaba el torreón de enclavamientos. En un punto medio de esta especie de calle, de casi 200 m de longitud, se levantó el edificio que acogería a la escuela y la capilla, junto al que se localizaban las viviendas del sacerdote y del maestro.

En el lado sur del poblado, cuyo inmueble principal era el edificio de viajeros, se levantaba otra alineación de 20 viviendas, asignadas básicamente al personal de movimiento de trenes: factores, enganchadores, mozos, guardagujas, etc... A éstos se agregaron el Capataz de Vías y Obras y el lampista del Servicio Eléctrico. Como en los casos anteriores, su proximidad a su centro de trabajo, el edificio de viajeros y muelle de la estación, determinaron los emplazamientos de estas viviendas. A estas viviendas habría que sumar las cuatro situadas en el primer piso del edificio de viajeros, correspondientes al Jefe de Estación, a dos factores y al encargado de la cantina. Más que nunca, se repite el criterio de ubicación de vivienda con relación al puesto de trabajo del agente.

En plena entrevista se encuentra la segunda de las *mansiones* de Algodor: la casa del Sobrestante que, junto con el Capataz, fueron los únicos agentes del servicio de Vías y Obras que vivieron en Algodor hasta finales de la década de los cincuenta.

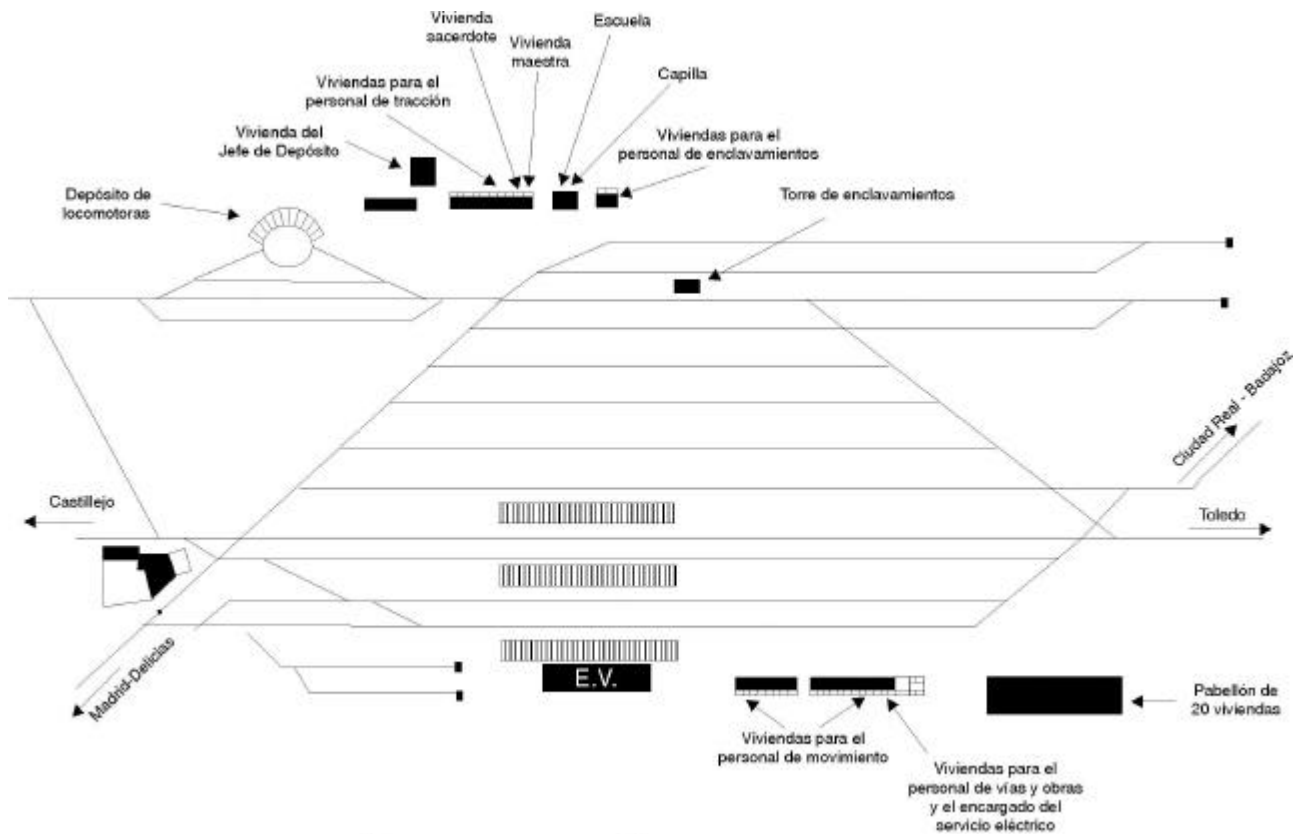
A estos edificios se sumaron en los años cincuenta los cinco pabellones de dos alturas que albergaban 20 nuevas viviendas. Estos inmuebles, de concepción muy urbana, rompieron el criterio de asignación seguido hasta esa fecha, concediendo las viviendas aleatoriamente, independientemente del servicio al que estuvieran adscritos los trabajadores. Esto permitió la llegada al poblado de los primeros trabajadores del servicio de Vías y Obras.

Como se puede apreciar en la figura 1, no hay nada que pueda evocar una imagen urbana en el poblado de Algodor. Los edificios de viviendas se distribuyen básicamente en dos alineaciones separadas por la playa de vías, quedando al margen de éstas las grandes casonas del Jefe de la Reserva y la del Sobrestante. No existía ningún paso a desnivel, ni siquiera peatonal. En cualquier caso tampoco había una dotación urbanística al uso. Así, las precarias aceras se limitan a una estrecha faja pavimentada en torno a los inmuebles y el viario carece de pavimentación alguna.

### **La tipología de las viviendas de Algodor**

Las viviendas del poblado ferroviario de Algodor se ajustan básicamente a tres categorías: los pabellones de viviendas unifamiliares adosadas de una planta; las situadas en el edificio de viajeros; y, finalmente, las viviendas de los pabellones construidos en los años 50. Las primeras son las más corrientes. Construidas en los años 20, al tiempo que la reserva de locomotoras y el nuevo edificio de viajeros, corresponden a un diseño genérico que M.Z.A. tenía para viviendas de empleados y que no diferían entre ellas, independientemente del servicio al que estuvieran adscritos sus moradores. El diseño básico (ver figura 2) correspondía a un módulo de dos viviendas gemelas adosadas de una sola planta, que se podían asociar a otros módulos para formar un *tren* de viviendas. Cada una de las viviendas tenía 60 m<sup>2</sup> edificadas. Éstos estaban distribuidos en cuatro estancias y un pequeño pasillo. La habitación más grande era la cocina/comedor, teniendo las otras tres habitaciones la misma superficie. Todas las habitaciones eran exteriores, bien dieran a la calle o al patio. También disponían, a su vez, de un patio trasero, donde se localizaba un retrete. Todas estas viviendas carecían de agua corriente.

**Figura1.: El Poblado de Algodor hacia 1960**



El segundo tipo de viviendas lo forman las situadas en la primera planta del edificio de viajeros. Estas viviendas eran de más superficie que las anteriores y, además del personal de movimiento de mayor categoría: jefe de estación y dos factores, una cuarta vivienda, de menor superficie, se asignaba al encargado de la cantina de la estación.

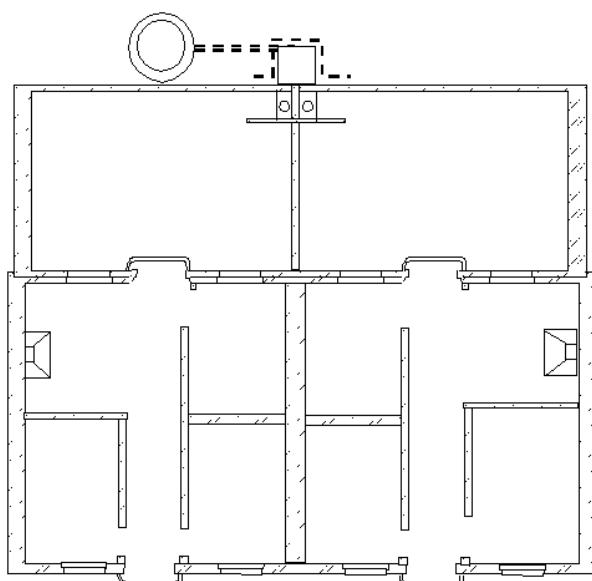
La vivienda principal, la del Jefe de Estación, tenía 78 m<sup>2</sup>, 5 estancias y un baño y, como todas estas 4 casas, tenían una distribución lateral a partir de un largo pasillo. De similar factura, era la vivienda de uno de los factores. La tercera vivienda, asignada a otro factor, era de proporciones más menudas, de 64 m<sup>2</sup>. En esta superficie se agrupaban 4 estancias y un retrete. La última vivienda era la del encargado de la cantina, que era la pequeña del edificio (51 m<sup>2</sup>), contando con solo 3 estancias y un retrete. Carecía de cocina, suponiendo que esta dotación podría quedar cubierta con la de la propia cantina, situada en la planta inferior.

Todas las casas, a diferencia de las del resto del poblado (en la primera etapa de éste) tenían agua corriente y retrete integrado. Por el contrario, carecían de un patio. Por ello se les dotó de unos patios de parecidas proporciones a los del resto de los vecinos, localizados en un módulo de patios, anexo a las casas bajas del personal de movimiento.

El tercer grupo de viviendas lo constituyen las situadas en los 5 pabellones construidos en los años 50. De dos alturas, acogen un total de cuatro viviendas cada uno. Estas casas se concebían como un *piso* urbano al uso, con una escalera central de la que derivaban los distribuidores. En estos pabellones hay casas de 2, 3 y 4 dormitorios, asignados en función del tamaño de la familia del agente. Las superficies de estas viviendas oscilaban entre los 40 m<sup>2</sup> y los 60 m<sup>2</sup>, en función del número de dormitorios.

Caso aparte son las *mansiones* del Jefe de Depósito y del Sobrestante. Estos empleados ferroviarios, además del Jefe de Estación, eran los auténticos *jefes* laborales del poblado. De ellos dependían el depósito de locomotoras y, por la parte del Sobrestante, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en un amplio radio en torno a la estación. Ambas viviendas eran exentas y estaban bien separadas del resto de las viviendas de los empleados. La vivienda del sobrestante era una casa de dos alturas de nada menos que 10 dependencias, con un total de 140 m<sup>2</sup> habitables. En esta superficie se localizaba la oficina del Sobrestante. Contaba un amplísimo patio trasero, con varios pequeños almacenes incluidos, donde se guardaría el material necesario para los trabajos a su cargo. En la fachada principal contaba con un pequeño jardín de disfrute particular. Otra soberbia mansión, que también contaba con jardín privado, cerca delimitadora y amplia terraza de acceso, era la de Jefe de Depósito. Con 8 habitaciones y cocina, sus 120 m<sup>2</sup> se distribuían en una sola planta, aunque esta superficie era doblada en un sótano que ocupa toda la planta del inmueble.

**Figura 2.: Viviendas tipo del Poblado de Algodor**



### **El Poblado de Las Matas: orígenes y evolución morfológica y demográfica hasta la actualidad**

El lugar de Las Matas o Matas Altas, como se le conoce geográficamente, se encuentra situado a 7 kilómetros de la población de Las Rozas, a la que pertenece como parte de su término municipal. Este sitio ha mantenido, desde al menos la segunda mitad del siglo XVIII, una estrecha vinculación con las vías de comunicación que atravesaban por sus proximidades. Del período anteriormente citado datan las obras de acondicionamiento que se ejecutaron sobre el camino que se dirigía hacia el Real Sitio de San Ildefonso y a Segovia, el cual pasaba por Las Matas y en donde se construyó una venta a la que se dio el nombre de San José de las Delicias. El objeto de la misma era servir como mesón-parador a los obreros que recalaban por la zona y que se alojaban, en barracones o en tiendas, en las proximidades de los tajos. Este primigenio núcleo de población trabajadora atrajo, a su vez, a otras personas que se establecieron allí dando lugar así a una pequeña entidad que, a la altura de 1790, ya recibía el nombre de El Barracón<sup>17</sup>.

El ferrocarril comenzó a funcionar con regularidad por estos lares a partir del 9 de agosto de 1861<sup>18</sup>, fecha en la que fue puesto en explotación el primer tramo de la línea Madrid-Irún que unía a la capital de España con el Real Sitio de El Escorial. Años después, se establecería en el lugar de Las

Matas un apeadero, lo cual parece indicar, según afirma Sánchez Domingo, que ya por “*entonces existía una población que podía proporcionar viajeros al ferrocarril*”<sup>19</sup>. En realidad, la población que albergaba el enclave de Las Matas por aquellos años no era muy cuantiosa, pero creemos que los propietarios de las fincas aledañas al trazado ferroviario, que dispusieron de reconocido poder político y económico durante la Restauración y las décadas siguientes<sup>20</sup>, pudieron haber ejercido sus influencias ante el Consejo de Administración de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España para que se estableciera en Las Matas una parada.

La fundación del poblado ferroviario de Las Matas se gestó tras la decisión tomada por la Dirección de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España de construir, en las proximidades de la antigua estación, otra dedicada a la clasificación de las mercancías. El objetivo que perseguía la creación de una estación clasificadora no era otro que el atender racionalmente la distribución de unos tráficos de mercancías que se venían incrementando desde años atrás. De esta manera, se conseguirían formar holgadamente composiciones de mercancías a una distancia suficiente de la capital, que evitara saturar más la ya congestionada línea ferroviaria de contorno a Madrid<sup>21</sup>.

La estación de clasificación comenzó a construirse durante el año 1915<sup>22</sup>. Las obras se prolongaron durante cuatro años más, concluyéndose durante 1919<sup>23</sup>. Dado que no existía en Las Matas un núcleo de población consolidado y que el más próximo se encontraba en la misma cabecera del municipio, a siete kilómetros de la estación, la compañía ferroviaria decidió construir 47 viviendas para albergar a parte del numeroso contingente de empleados que necesitaba la nueva estación de clasificación.

Hasta el año 1922 no se inició la construcción de las viviendas, así como otras obras de ampliación de vías, instalación de alumbrado y muro de cierre en la misma estación<sup>24</sup>. La edificación de la escuela se realizó entre 1922 y 1926, ya que es en éste último año cuando aparecen por primera vez en la *Memoria* de Norte fondos destinados a subvencionar la actividad docente de la misma<sup>25</sup>.

Acabadas todas las obras, hacia 1926, Las Matas quedó sembrada de construcciones que combinaban la mampostería de piedra con el ladrillo visto<sup>26</sup>. El poblado se componía entonces de una iglesia de planta de cruz latina que albergó a su vez, hasta después de la Guerra Civil, al grupo escolar masculino; un pabellón escolar para las niñas y 47 viviendas que se distribuyeron por el poblado de la siguiente forma: 31 de planta baja, 28 de ellas, pareadas en 14 unidades exentas, se erigieron en paralelo a la vía general y las tres restantes se enclavaron en el inicio del haz de las vías de clasificación. Las otras 16 eran de dos alturas y se dispusieron en dos pabellones corridos de 4 bloques cada uno.

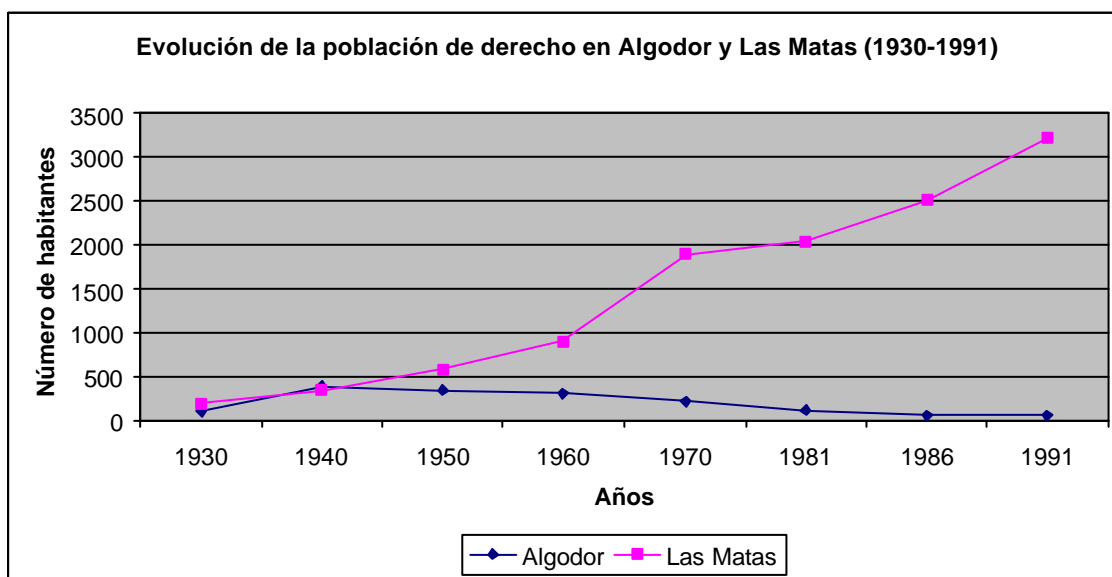
Todo el poblado se construyó en paralelo a la línea ferroviaria, aunque a una altura inferior, protegido por el talud del terraplén de la vía. Este número de viviendas no se incrementó hasta el año 1963<sup>27</sup>, cuando se entregaron 20 nuevos bloques que albergaban otras 97 viviendas. Éstas, arquitectónicamente distintas a las construidas durante los años veinte, se ubicaron al final de la calle de San José Obrero, la arteria histórica del poblado, ya en las inmediaciones de la estación de clasificación.

Estas dos fases constructivas, la de la década de los veinte y la de comienzos de los sesenta, han incidido notablemente en la morfología del poblado. El primer núcleo de viviendas se extendió holgadamente a lo largo del acceso a la estación de clasificación. Se construyó de forma lineal a lo largo de una espaciosa, y por entonces única, calle que recibió el nombre de San José Obrero. Dicha vía quedó cerrada en su parte norte por los bloques de viviendas de dos plantas, a los que se sumaron por los laterales la iglesia y la escuela de niñas por una parte y el segundo bloque de viviendas de dos plantas por la otra. Todas estas edificaciones conformaban una gran explanada o

plaza que, a modo de ágora, hacía las funciones de centro neurálgico del poblado<sup>28</sup>. A partir de la plaza, y ya en dirección hacia la estación de clasificación, se extendían a lo largo de la calle, y a ambos lados de la misma, las viviendas pareadas de una sola planta. Éstas están dispuestas de tal forma, que cada dos viviendas se presentan exentas y tienen frente a ellas otro espacio libre más, ya que las construcciones se erigieron en zig-zag, dando al conjunto una gran sensación de amplitud<sup>29</sup>.

Por el contrario, la concepción del nuevo barrio construido por RENFE en 1963, como afirma Sánchez Domingo (1993), *“es diametralmente opuesta al antiguo, toda vez que en menos de la mitad de terreno se alojan el doble de personas, con gran economía de espacios libres y elevada densidad de población”*<sup>30</sup>. La entrega de este nuevo lote de viviendas se efectuó en un período de crecimiento de la entidad de población, dado que desde la década de los cincuenta comenzaron a venderse parcelas de las fincas del Marqués de Villabrágima y de los *Alemanes*. Sobre esta porciones de terreno se fueron edificando nuevas casas, que fueron ocupando los ferroviarios jubilados, los jóvenes ferroviarios que habían pasado su infancia en el poblado y que tras casarse dejaban la morada paterna, y personas sin afinidad ferroviaria (pocas aún por esas fechas) que habían decidido establecer allí su residencia<sup>31</sup>. Este núcleo de nuevas edificaciones que comenzó a crecer de forma racional frente al barrio ferroviario, hoy en día, ha envuelto al mismo y podemos afirmar que si no fuera por la peculiar distribución y estilo arquitectónico del poblado, éste habría sido eclipsado por el pujante crecimiento de las nuevas urbanizaciones. Otro factor que facilitó la expansión urbana y el crecimiento demográfico de Las Matas fue la accesibilidad que proporcionó la misma estación, que dio lugar a que ésta se convirtiese en pionera en la construcción de segundas residencias en la zona<sup>32</sup>.

La expansión urbana y el crecimiento demográfico de Las Matas es una de las diferencias que le separa del poblado de Algodor, ya que este último se nutrió exclusivamente de población ferroviaria. En la siguiente gráfica comparativa se puede apreciar claramente lo que decimos, además de constatar cómo desde el año 1940 Las Matas inició un crecimiento demográfico paulatino que se aceleró en la década 1960-1970. Este incremento del número de habitantes guarda una estrecha relación con la expansión urbana del poblado hacia el este del antiguo núcleo de población ferroviaria y ya ajena a las iniciativas de política social de RENFE.



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas: *Noménclator de Entidades de población*.

Como decíamos anteriormente, las viviendas fueron entregadas a aquellos ferroviarios que tenían su residencia en Las Matas<sup>33</sup>. Pero no todos los trabajadores con este destino pudieron beneficiarse, ya que el número de viviendas era insuficiente para toda la plantilla ferroviaria adscrita a la estación de clasificación<sup>34</sup>. Existieron, por tanto, prioridades para la entrega de las viviendas. Así, los cargos principales del enclave ferroviario: el jefe de estación, los capataces de Vía y Obras y de Maniobras, el encargado de los enclavamientos mecánicos y los factores tenían la vivienda asegurada. A esta nómina de cargos hay que añadir también el cura, el maestro y el médico, los cuales contarían también a lo largo de la vida del poblado con viviendas garantizadas. Las restantes se adjudicaban atendiendo al número de componentes de cada familia. Para las viviendas que se entregaron en el año 1963 también se empleó el mismo criterio de selección, pero las sobrantes se llegaron a adjudicar a personal de RENFE que no tenía su residencia en Las Matas, ya que el problema de la vivienda dejó de ser crucial en este poblado, al haberse iniciado años atrás la venta de parcelas de las fincas colindantes<sup>35</sup>.

Durante la etapa de la Compañía del Norte (1923-1941), los agentes a los que se les entregaba vivienda estaban obligados a pagar un alquiler, que era fijado por el Servicio de Vías y Obras con la aprobación del Director de la Compañía. De este pago estaban exentos los Inspectores principales de Explotación, los Jefes de depósito y reserva y los Jefes de estación. La conservación de las mismas corría a cargo de la empresa ferroviaria, concretamente del Servicio de Vías y Obras, pero el importe de los desperfectos que no fueran ocasionados a consecuencia del uso natural debían ser sufragados por los empleados, siéndoles descontados de sus haberes<sup>36</sup>. Además del pago del alquiler, los ferroviarios debían de abonar también los gastos del consumo de electricidad. Los trabajadores que no pudieron gozar del beneficio de una vivienda de la empresa fueron recompensados con el pago de una comida diaria<sup>37</sup>.

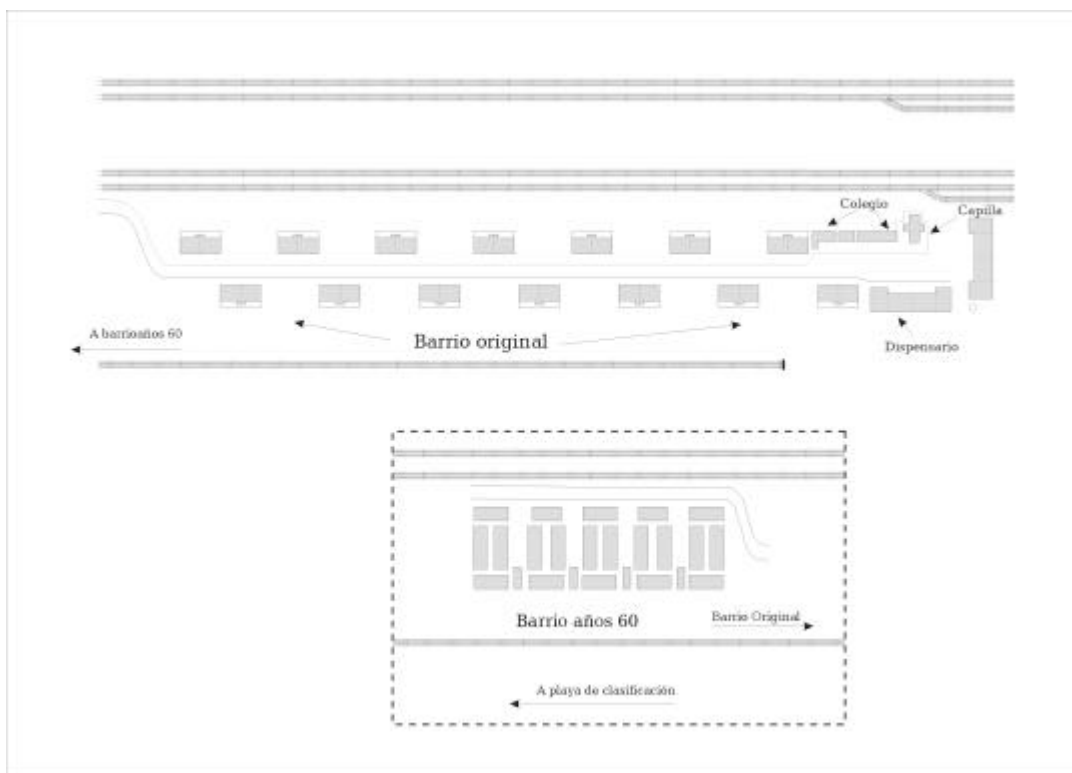
No se conoce (como sí sucede en el caso de MZA) ninguna normativa de la Compañía del Norte (aparte de la que se recoge en la *Instrucción* de 1900) que regulase el uso de las viviendas entregadas en régimen de alquiler a los trabajadores. Se sabe que las viviendas debían de quedar libres en caso de jubilación, traslado o defunción del ferroviario<sup>38</sup>, pero en cuanto a aspectos relativos al cuidado de las mismas no existía una reglamentación como tal. Así las cosas, parece que no había prohibición para criar animales (aves de corral, cabras, cerdos) en el interior de las casas<sup>39</sup>. Cuestión ésta que sí fue perseguida y advertida por MZA, mediante circular, a los trabajadores que disfrutaban de vivienda<sup>40</sup>.

Ya durante la etapa de RENFE (1941 hasta la actualidad) se mantuvo el mismo régimen establecido por la Compañía del Norte, el cual se prolongó hasta comienzos de la década de los noventa. En estos años la empresa pública inició una política de venta de inmuebles a sus trabajadores, tanto si estaban éstos en activo como si estaban jubilados. La aplicación de esta estrategia de enajenación de inmuebles en Las Matas tuvo como resultado que los bloques de viviendas más modernas fueran vendidos a sus ocupantes. Por el contrario, las viviendas de los años veinte siguen alquiladas dado que existe acuerdo entre RENFE y el Ayuntamiento de Las Rozas para preservar el barrio antiguo ferroviario como casco histórico de la actual entidad de población de Las Matas<sup>41</sup>.

Durante la Guerra Civil la estación de Las Matas, al igual que sucedió con la de Algodor, estuvo muy cercana a la línea de frente. Las familias que allí vivían y otras que encontraron refugio en el poblado durante los primeros meses de la guerra, ante el avance de los sublevados, fueron trasladadas la noche de Reyes de 1937, en un convoy especial, hasta la estación de Torreldones, en donde permanecieron alojadas en los hoteles de esta población hasta el final de la contienda<sup>42</sup>. El poblado, entonces, fue ocupado por la 7ª Brigada Internacional del Ejército Republicano, que estableció en el mismo un hospital militar (los muros de las viviendas fueron derruidos para habilitar quirófanos, salas de curas y de convalecencia), un teatro que se dispuso en la escuela de las

niñas y un bar que se ubicó en la iglesia<sup>43</sup>. En cuanto a la estación de clasificación se produjeron notables modificaciones en la misma, ya que 18 kilómetros de carril fueron levantados para su utilización en la construcción de la línea estratégica entre Torrejón de Ardoz y Tarancón y el balasto se aprovechó para afirmar la explanación de la vía de enlace existente entre Las Matas y la del directo Madrid-Burgos, que fue utilizada como carretera<sup>44</sup>.

**Figura 3.: El Poblado de Las Matas hacia 1963**



La reconstrucción del poblado la realizó una compañía constructora privada y se inició en el mismo mes en el que finalizó la guerra civil, estando ya el poblado nuevamente habitado por sus antiguos moradores, los cuales no esperaron a que las casas fueran acondicionadas. De las tareas de reconstrucción de la estación de clasificación se ocupó el ejército que empleó, al igual que en Algodor, un batallón de trabajo compuesto por presos (excombatientes del ejército republicano y civiles condenados por su ideología política)<sup>45</sup>. En este período de reconstrucción que finalizó en 1941 se construyó el actual edificio de la estación que sustituyó al antiguo apeadero<sup>46</sup>.

También tras la terminación de la Guerra Civil se concluyó la electrificación del tramo de la línea comprendido entre Madrid y Ávila, que ya se había iniciado en 1935. Las Matas incrementó su importancia tecnológica dentro de la red ferroviaria nacional con la dotación de una subestación eléctrica, que fue inaugurada por el Dictador en el año 1946<sup>47</sup>.

La actividad de la estación de clasificación de Las Matas cesó en el año 1975<sup>48</sup> con la inauguración de otra en Vicálvaro que, con más capacidad de vías y más avanzada tecnológicamente, vino a reemplazar a las ya anticuadas instalaciones *mateñas*. No obstante, este suceso no alteró la dinámica demográfica de Las Matas, ya que los ferroviarios que ahora tuvieron que mudar su desempeño a Vicálvaro siguieron residiendo en el enclave, el cual continuó con su proceso expansivo, alentado sobre todo por el establecimiento de mejores servicios ferroviarios con la capital de España. Las vías de la clasificación pasaron entonces a ser ocupadas por las composiciones de Talgo, que años

atrás había ubicado en este lugar sus instalaciones en Madrid y que desde la clausura de Las Matas como estación de calificación viene animando la actividad ferroviaria de este otrora núcleo estratégico de las mercancías ferroviarias en España.

### Características de las viviendas de Las Matas

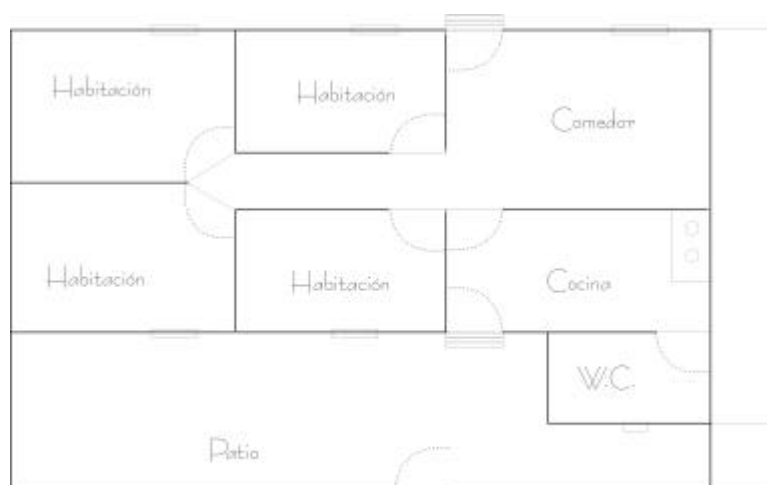
Como ya se ha avanzado, en el poblado de Las Matas encontramos tres tipos de viviendas. De los grupos construídos en la década de los veinte se encuentran, por una parte, las de planta baja, que se componían de cuatro habitaciones, un comedor, una cocina, un aseo y un patio posterior y las que se edificaron en altura, que presentaban en cada planta la misma distribución de estancias que las anteriores. La única diferencia es que perdían el uso individual del patio. Las de planta baja se presentaban pareadas y exentas de dos en dos.

En cuanto a la opinión que los ferroviarios tenían de estas primeras viviendas hay que decir que consideraban a las mismas como verdaderos “palacios” y que, en comparación con otras viviendas de la época, éstas presentaban unos acabados y una amplitud de espacios que no eran nada corrientes en aquellos momentos<sup>49</sup>. De hecho, si se las compara con las que MZA construyó en Algodor, podemos afirmar que en materia de vivienda el ferroviario de Norte disfrutaba de mayores prestaciones y, por tanto, de mayor calidad de vida.

Por el contrario, las viviendas que se contruyeron cuarenta años después por RENFE son algo más pequeñas que las primeras y responden a modelos construidos por la empresa pública en otros lugares de la geografía española. Además existe un aprovechamiento más sumario de los espacios, se presentan en bloques de dos plantas, bastante apiñados entre sí y carentes de patios de luces.

La distribución de las viviendas entre los empleados, al menos las del barrio antiguo, respondió a un criterio de adjudicación en función del cargo y de los servicios que desempeñaba cada trabajador. Así, las de dos plantas situadas en torno a la plaza y a la iglesia estuvieron ocupadas por los capataces, los encargados de los servicios, el cura, el maestro, el médico, el jefe de la *brigadilla*, etc... y las restantes fueron ocupadas por las categorías subalternas, agrupadas por servicios. Nuevamente se repite el mismo criterio de adjudicación que se da en Algodor, aunque en el caso de Las Matas no podemos hablar de pequeños barrios por la disposición lineal y compacta de las construcciones.

**Figura 4.: Modelo de vivienda de planta baja del Poblado de Las Matas**





## Los servicios públicos en el poblado de Las Matas

Cuando se inauguró la estación de clasificación de Las Matas, el poblado contó sólo con parte de los servicios básicos (electricidad en las viviendas y alcantarillado), ya que las casas no dispusieron inicialmente de agua, teniendo que abastecerse la población mediante pozos hasta que se levantó el depósito que aún se mantiene a la entrada del Barrio<sup>50</sup>.

El abastecimiento cotidiano de víveres de los nuevos pobladores estuvo garantizado por dos pequeñas tiendas (“Casa Eulalia” y “Casa Paulino”) que, mitad abacería mitad taberna, suministraban a los vecinos los comestibles y los útiles más indispensables<sup>51</sup>. No obstante, los ferroviarios de Las Matas ya contaban por aquellos años con economatos en Madrid que sustituyeron a las cooperativas de abastecimiento que había alentado la Compañía del Norte desde sus inicios<sup>52</sup>. Pero la forma más utilizada por los trabajadores de Norte para el aprovisionamiento de víveres fue el encargo a tiendas de coloniales ubicadas en Villalba que por una cantidad fija al mes abastecían a las familias allí instaladas y les depositaban los comestibles y el pienso de los animales en sus mismas casas<sup>53</sup>. Ya durante la etapa de RENFE, ésta enviaba el tren economato hasta el mismo poblado, aunque en los primeros momentos los ferroviarios eran remisos a utilizar este servicio ya que el pago se efectuaba por norma general mediante el descuento a plazos en la nómina. Cuando se cambió la forma de pago y se estableció también al contado el número de usuarios se incrementó<sup>54</sup>. Con la entrega en 1963 de los nuevos bloques de viviendas por parte de RENFE se establecieron en los mismos otras pequeñas tiendas. Pero al disponer los ferroviarios, desde siempre, de billete gratuito pudieron desplazarse con frecuencia a los diferentes economatos de Madrid. Este beneficio también fue aprovechado durante los años de la posguerra por algunas familias de ferroviarios que se desplazaban a otras localidades próximas para comprar productos que luego revendían en el poblado<sup>55</sup>.

En cuanto al abastecimiento de carbón para calentar los hogares, éste era conseguido fácilmente por los ferroviarios y sus familias de las pilas diseminadas a lo largo de la clasificación, sin que fueran vistos por la pareja de la Guardia Civil que tenía en la estación un pequeño destacamento. Estos pequeños hurtos se erradicaron cuando RENFE estableció un cupo de carbón por ferroviario<sup>56</sup>.

Otro servicio que tuvo el poblado desde su fundación fue la escuela y para ello, como ya se ha mencionado al comienzo, se construyó un pabellón exclusivo para las niñas, mientras que los niños recibieron sus lecciones en la misma iglesia hasta que al finalizar la Guerra Civil se construyó un pabellón para éstos, contiguo al templo. La actividad docente fue encomendada por la Compañía del Norte a religiosos, primeramente fueron monjas de la orden Teresiana las encargadas de educar a los hijos de los ferroviarios, las cuales, pocos años después, fueron sustituidas por el mismo párroco del poblado. Esta situación se mantuvo durante los primeros años de RENFE hasta que destinó al poblado a un profesor seglar a sueldo de la empresa pública, al igual que el cura. Hasta el año 1963 el Ministerio de Educación no envió a la escuela de Las Matas a ningún maestro público. Las escuelas permanecieron abiertas hasta los primeros años de la década de los setenta, cuando el Ministerio construyó una escuela fuera del Barrio ferroviario. Durante toda la vida activa de la escuela, ésta acogió a todos los niños en edad escolar, ya fueran hijos de ferroviarios ya fueran hijos de los lugareños (guardas de las fincas del Marqués de Villabrágima y de los *Alemanes*, hijos de los propietarios de las casas-fondas, etc...). El período de escolarización obligatoria estaba fijado hasta los 14 años, pero era corriente que chicos y chicas de mayor edad, ante la falta de empleo, continuaran asistiendo a la escuela ayudando a los profesores y realizando actividades con los más pequeños. La opinión general de la población ferroviaria de Las Matas respecto a los aspectos educativos era de orgullo por el excelente nivel académico de sus hijos, el cual distaba mucho del que poseían los niños de los contornos. Esta situación se debía, en opinión de los entrevistados, por la diversidad cultural de sus habitantes, por el mayor bagaje de las familias ferroviarias, por el

mejor conocimiento de la geografía nacional, que se acrecentaba sobre todo por la posibilidad de viajar por todo el país (de poder ir con asiduidad a Madrid y del apoyo que prestaba RENFE para la realización de viajes culturales para los escolares a Segovia, El Escorial, etc...) y por los cambios de destino a los que se veían sometidas las familias por necesidades del servicio. Esta valoración es también extensible para la población adulta<sup>57</sup>.

Los servicios sanitarios del poblado estuvieron garantizados desde un primer momento por médicos de la compañía que tenían su plaza en Villalba y en Torreldones y que se desplazaban hasta Las Matas para pasar consulta a los ferroviarios o para cualquier urgencia que les acaeciera a éstos. Durante la etapa de Norte la asistencia sanitaria estaba restringida exclusivamente a los trabajadores. Las familias carecían de este derecho, aunque según afirman los entrevistados, los médicos, por regla general, atendían de igual manera a los ferroviarios y a sus familias. Esta situación se modificó a partir de la creación de RENFE cuando extendió los derechos de asistencia sanitaria al resto de la familia. Hasta finales de la década de los cuarenta no se llegó a establecer en el poblado ningún médico de la empresa, el cual pasó a ocupar, al igual que el maestro y el cura, una casa de la plaza en cuya planta baja habilitó un pequeño dispensario-clínica. Además de médico existió también comadrona, labor que, de forma altruista, desempeñó durante algún tiempo la mujer de un guardagujas<sup>58</sup>.

La asistencia espiritual también se garantizó a la población trabajadora y a sus familias y como prueba fehaciente de este empeño la Compañía del Norte erigió una sólida iglesia de planta de cruz latina que se convertiría años después en Parroquia, bajo la advocación de San José, que pasó a ser el patrón de Las Matas en recuerdo del primitivo "Parador" de Matas Altas, construido a finales del Siglo XVIII y que recibiera el nombre de San José de las Delicias<sup>59</sup>. La impronta religiosa estuvo muy presente en la vida cotidiana de los habitantes, pero sobre todo de los infantes varones, ya que, inculcados por un religioso, aprendieron sus primeras nociones entre los muros de la iglesia. Esta situación se modificó al finalizar la Guerra Civil y construirse un nuevo pabellón escolar para los niños. Además de la fe, el ahorro personal fue incentivado por una hacendada de la zona que abrió a todos los niños y niñas del poblado una cartilla de ahorros a cambio de asistir con diligencia a todos los oficios religiosos. Los ahorros acumulados servían a las familias para costear los gastos de las primeras comuniones<sup>60</sup>.

### **Aspectos administrativos, políticos y sociales del poblado de Las Matas**

En cuanto a la organización administrativa y de orden público en el poblado, éste se rigió, durante el período anterior a la Dictadura de Franco, un poco a su suerte. El responsable ante el Ayuntamiento de Las Rozas fue uno de los dueños de una de las dos casas-fonda que existían en Las Matas. Posteriormente, el Ayuntamiento de Las Rozas pasaría a designar a los concejales entre los empleados ferroviarios. Esta situación duró hasta que se comenzaron a elegir concejales por el, *sui generis*, sufragio franquista. Posteriormente, en la Democracia, Las Matas ha comenzado a tener mayor voz y presencia en el Ayuntamiento de Las Rozas. El orden público en primer lugar recayó en la Guardia Civil que tenía junto a la estación un destacamento. Ya en la Dictadura fueron sustituidos por el cuerpo especial que la Guardia Civil creó para RENFE, la famosa *Brigadilla* o "*abisinios*" como eran denominados por los ferroviarios dentro de su *argot*<sup>61</sup>.

La actividad sindical y política de Las Matas ha sido más bien escasa, pero merece la pena rescatar ciertos detalles que dan una idea de las inquietudes de sus pobladores. Ferroviarios de Las Matas, durante el período anterior a la Guerra Civil, tuvieron afiliados a los sindicatos y a las organizaciones políticas, sobre todo tras la proclamación de la II República. El inicio de la Guerra y la evacuación del poblado provocó en los trabajadores una diáspora hacia otros lugares de la red en los que se necesitaran refuerzos de personal. Algunos pasaron parte de la Guerra trabajando en la

línea de los *Cuarenta Días* entre Torrejón de Ardoz y Tarancón. Acabada la contienda todos los trabajadores que estuvieron adscritos a Las Matas tuvieron que pasar por los tribunales de depuración que se crearon en todos los centros de trabajo. La mayoría de los ferroviarios *mateños* pudieron continuar trabajando, aunque a algunos se les congeló la categoría de por vida y otros, los menos, que no pudieron recoger los avales suficientes (emitidos por el cura y por los hacendados de los contornos) acabaron despedidos. Tras la Guerra, el poblado pasó a estar controlado, tanto desde el aspecto del abastecimiento de víveres como desde el punto de vista ideológico, por significados ferroviarios falangistas que ejercían su función sin tapujos. Durante esos años y, sobre todo, en los primeros de la posguerra, los entrevistados recuerdan que el silencio se adueñó de las calles, que nadie comentaba nada por temor y que aunque no hubo represiones sumarias sí que se castigó a los que de alguna manera se habían identificado con la causa republicana, mandándoles barrer las calles y rapándoles el cabello. Es más, aunque no consideran a Las Matas como un destino de castigo, si existe unanimidad en definir a esta población como un “*pozo*”, que dentro del *argot* ferroviario de entonces se denominaban de dicha manera a aquellos lugares en donde no había nada (ni diversiones, ni incentivos) y de donde difícilmente se podía salir<sup>62</sup>.

Con la transición democrática el poblado de Las Matas jugó un papel muy importante en las primeras elecciones municipales que se vivieron en Las Rozas tras la Dictadura, ya que presentó su candidatura el Partido Independiente de Las Matas, fundado por ferroviarios *mateños* que propugnaban la segregación de Las Rozas. El éxito fue más bien escaso, pero sirvió para que el municipio madre tomara en cuenta al barrio de Las Matas, el cual, distante siete kilómetros de la población principal, demandaba más servicios<sup>63</sup>.

En cuanto al asociacionismo cabe destacar durante la Dictadura la formación de la Hermandad de San José que alentada por el párroco fue la encargada de organizar las primeras fiestas locales hasta que a finales de los cincuenta el Ayuntamiento de Las Rozas tomara el relevo. No sería hasta los últimos años de la Dictadura cuando se creó la Asociación de Vecinos, la cual fue alentada, esta vez, por ferroviarios, militantes del Partido Comunista de España en la clandestinidad<sup>64</sup>.

Las actividades festivas y recreativas se ceñían a la celebración anual de la fiesta de San José Obrero y a la organización de alguna que otra corrida de toros durante el último fin de semana de agosto, al igual, curiosamente, que en el poblado de Algodor. También se celebraban actividades teatrales ocasionales en las que participaba todo el pueblo y que se representaban en alguno de los dos pabellones escolares. Las actividades lúdicas del fin de semana eran, por una parte, de carácter deportivo (el partido de fútbol que se desarrollaba cada domingo en un terreno que el Marqués de Villabrágima cedió para ello) y, por otra, de carácter más festivo con bailes en las Casa-fondas que existían junto a la estación. Otra actividad que realizaban no pocos jóvenes era tomar el tren hasta Madrid y pasar la tarde yendo al cine o bailando en algún lugar del centro de la capital<sup>65</sup>.

## **El poblado de Vicálvaro**

El poblado ferroviario de Vicálvaro es un caso diametralmente distinto a los anteriores. Las viviendas de empleados construidas por el Ferrocarril del Tajuña tienen una antigüedad de apenas 31 años. Su relativa juventud y el hecho de pertenecer a un ferrocarril de vía estrecha, que explotaba una única línea ferroviaria nos lo presentan como un caso muy singular, no solo en el ámbito de los poblados analizados en este estudio, sino dentro del panorama de los barrios ferroviarios españoles.

El poblado de Vicálvaro fue construido por el Ferrocarril del Tajuña en su época final, cuando este ferrocarril formaba parte de la empresa Portland-Valderribas. Este empresa utilizaba el ferrocarril como un medio de transporte interno entre sus canteras de El Alto (en Morata de Tajuña) y su fábrica de cemento de Vicálvaro. De la época anterior conservaba el tramo inicial del ferrocarril,

que iba desde Vicálvaro hasta la estación término de Niño Jesús, a orillas del Retiro madrileño. Suspendidos los tráficos de viajeros y los mercantes que no fueran cementeros, esta estación sólo se usaba como centro logístico del ferrocarril: cocheras del material móvil, talleres y oficinas. De esta manera, desde el año 1964 en que Cementos Valderribas adquirió el Ferrocarril Madrid-Aragón y lo rebautizó como Ferrocarril del Tajuña, en los 7 kilómetros que hay entre Vicálvaro y Niño Jesús sólo circulaban trenes en vacío.

La escasa rentabilidad del tramo final, a lo que se sumaba una cierta dificultad de explotación por la fuerte pendiente y, sobre todo, el alto valor de los suelos de la terminal madrileña hicieron que Valderribas se planteara un nuevo esquema de explotación de su línea.

En 1964, la Compañía del Ferrocarril Madrid-Aragón solicitó al Consejo de Ministros el traslado de su estación de cabecera desde Niño-Jesús hasta Vicálvaro. El 3 de abril de ese año se autorizó este traslado<sup>66</sup> y se liberaron de uso ferroviario la terminal madrileña y el trazado entre Vicálvaro y Niño Jesús.

En 1969 se clausuró definitivamente el tramo Niño Jesús-Vicálvaro, se demolieron las últimas instalaciones ferroviarias de Niño Jesús y se continuó el proceso de transformación a zona residencial de esa estación (que ya se había iniciado en 1967)<sup>67</sup>. La nueva empresa, Ferrocarril del Tajuña, construyó su nueva terminal en Vicálvaro, al pie de la cementera. A orillas de las vías de Renfe, el Ferrocarril del Tajuña construyó los nuevos talleres, ubicados en una amplia y moderna nave preparada para las locomotoras diesel que ya entonces eran las responsables únicas de la tracción del ferrocarril. Asimismo levantó un edificio de oficinas y unas instalaciones de transbordo para eventuales intercambios de mercancías con Renfe.

Junto a estas instalaciones logísticas, Tajuña levantó también un barrio formado por 3 edificios residenciales. Estos inmuebles, de tres alturas, acogían un total de 72 viviendas para empleados y directivos del ferrocarril.

De esta manera, la empresa ferroviaria daba un importante salto adelante, ya que las antiguas instalaciones de Niño Jesús no contaban más que con unas pocas viviendas en el propio edificio de viajeros de la estación.

El poblado se inauguró en 1969, en una época ciertamente extraña, ya que por entonces se estaba iniciando el proceso de abandono de los poblados ferroviarios de otras compañías ferroviarias y era una época poco propicia para la generosidad social de las empresas, más si éstas no eran grandes empresas públicas, sino un modesto ferrocarril privado aunque, eso si, dependiente de un gran grupo de empresas del sector de la construcción. Quizá haya que tener en cuenta que la empresa matriz, Cementos Valderribas, contaba con otro poblado obrero en la factoría de El Alto, en Morata, no destinado a los ferroviarios. También en el ámbito de explotación del ferrocarril había otro poblado industrial, en el barrio argandense de La Poveda, destinado a los trabajadores de Azucarera Española. S.A., aunque hay que reconocer que este barrio obrero data del primer tercio del siglo XX, época en la que estos barrios alcanzaron su mayor apogeo<sup>68</sup>.

Bien es cierto que, en 1969, la zona donde se instaló la terminal ferroviaria de Vicálvaro era un despoblado que sólo tenía, a algo más de un kilómetro, el pequeño barrio rural de Vicálvaro. Hay que suponer que la empresa consideraría que tendría una explotación más eficaz de la línea con los trabajadores domiciliados “a pie de tajo”. En aquellos años el nivel de motorización individual era aún escaso y la oferta de transporte público suburbano más que deficiente.

El poblado tuvo un devenir bastante uniforme a lo largo de sus 28 años de existencia. Prácticamente solo hubo que notar un cierto languidecimiento de su vida social al hilo de la reducción de la plantilla del Ferrocarril del Tajuña. De los 90 empleados existentes cuando se creó el poblado, la empresa tenía en nómina 30 obreros cuando cerró su actividad en noviembre de 1997. El número de inmuebles construidos permaneció invariable a lo largo de su historia y los escasos derribos de edificios e instalaciones sólo se dieron una vez clausurada la línea<sup>69</sup>.

Tras el cierre del ferrocarril se produjo una situación peculiar que, de nuevo, vuelve a marcar radicales diferencias con los otros poblados objeto de este estudio. Los terrenos necesarios para la construcción del poblado, talleres y oficina, se obtuvieron a través de la cesión de terrenos que hizo la antigua concesionaria ferroviaria, Ferrocarril Madrid-Aragón, a la nueva formada en 1964, Ferrocarril del Tajuña. Los terrenos se cedieron condicionados a ser revertidos a la antigua concesionaria si cesaba la actividad de transporte ferroviario.

La empresa Ferrocarril Madrid-Aragón, tras la suspensión de su actividad ferroviaria en 1964 se convirtió en una nueva empresa inmobiliaria, materializada en la nueva empresa CIUSA, aparentemente independiente del ferrocarril pero con domicilio social en la misma sede que el Ferrocarril Madrid-Aragón.

Esta empresa puso en valor los terrenos de la antigua terminal de Niño Jesús en 1964 y se decidió a hacer lo mismo con los terrenos que recibió en 1998 tras la desaparición de la actividad del Ferrocarril del Tajuña. Los terrenos recibidos se limitaban al solar de los edificios de viviendas, ya que los talleres y muelles seguían dependiendo de la empresa Portland Valderribas, entidad que demolió los muelles y convirtió el taller en almacén de materiales de construcción.

Al contrario que sucedió con los terrenos de Niño Jesús, CIUSA no se planteó la demolición de todos los inmuebles. En este caso su estrategia consistió en renovar los edificios de viviendas (sólo los de los empleados, derribando el edificio de viviendas de los jefes y encargados) y ponerlos en el mercado inmobiliario libre. Los antiguos ferroviarios de Tajuña no tenían apenas derechos sobre lo que hasta entonces habían sido sus viviendas, entregadas en régimen de alquiler, y, a pesar de haber intentado llegar a acuerdos para acceder a la propiedad de las viviendas, finalmente en el otoño de 2000 los últimos empleados del ferrocarril abandonaron la Colonia del Ferrocarril del Tajuña tras recibir una indemnización<sup>70</sup>. Actualmente se ultiman las ventas a terceros de sus antiguas viviendas, completamente remodeladas. De esta manera, concluye la historia ferroviaria de este barrio.

### **Las viviendas y el urbanismo en el poblado de Vicálvaro**

La colonia del Ferrocarril del Tajuña presentaba dos núcleos claramente diferenciados. El primero de ellos, el más importante, estaba formado por los dos edificios destinados para los empleados. Estos dos bloques completaban un total de 66 viviendas, distribuidas en tres alturas. Las casas tenían unos 70 m<sup>2</sup>. En esta superficie se distribuían el salón, la cocina, tres habitaciones, un baño y una pequeña terraza. Era una construcción muy al uso en las viviendas populares de aquel sexenio, tanto en la distribución como en las calidades arquitectónicas. Estos dos edificios se disponían en paralelo, dejando entre ellos una zona ajardinada.

En el extremo nordeste del poblado se levantaba el edificio para los jefes. Era un bloque de nuevo de tres alturas, en el cual se ubicaban seis viviendas. A diferencia de las anteriores, tenían una superficie mayor y contaban con calefacción central.

**Figura 5.: Modelo de vivienda de empleado en el Poblado de Vicálvaro**



Ésta era la única diferencia social dentro del poblado. En la colonia de empleados no había ningún distingo ni criterio de asignación de las viviendas según el empleo del trabajador. Las viviendas eran entregadas a los empleados en nómina de la empresa. Éstos la recibían en usufructo, abonando a la empresa ferroviaria un alquiler prácticamente simbólico. Asimismo, los empleados deberían abonar a la empresa ferroviaria los gastos de energía eléctrica y agua potable, aunque ajustados a la tarifa industrial que se aplicaba a la empresa ferroviaria, mucho más baja que una tarifa doméstica ordinaria. Los empleados deberían devolver la vivienda a la empresa si se suspendía la relación laboral<sup>71</sup>.

En el poblado del Tajuña los espacios de trabajo y vivienda estaban muy próximos, aunque diferenciados. El taller-cochera de locomotoras y vagones estaba a pocos metros de las viviendas. Frente al taller se ubicaban las oficinas de la compañía. También en las inmediaciones del taller se localizaban los almacenes de vías y obras y los muelles de mercancías. Los habitantes del poblado no tenían necesidad de cruzar prácticamente vías en su devenir cotidiano, salvo las dos vías del triángulo de inversión de locomotoras, las cuales generaban dos pasos a nivel en la calle de acceso a la colonia. No obstante, este triángulo tenía un uso muy limitado.

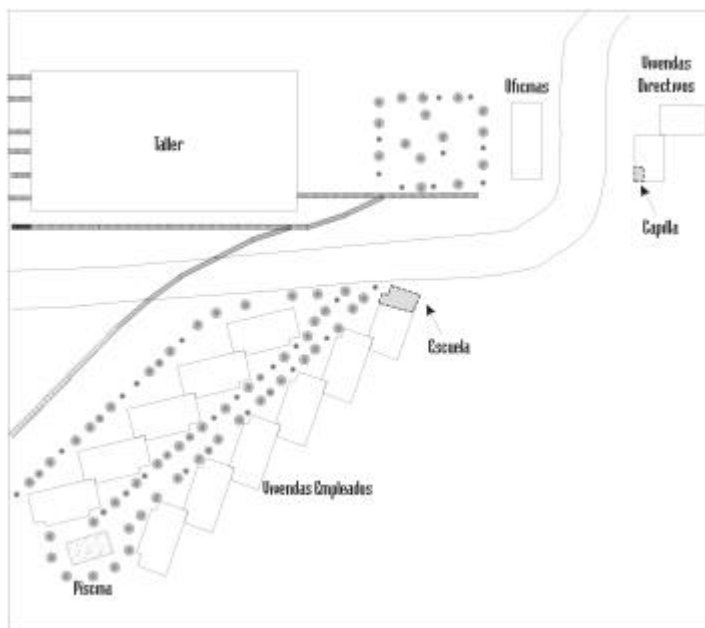
La colonia contaba con dos zonas verdes para el disfrute de los vecinos. Una de ellas era la existente en el espacio interbloques de la zona de empleados. La segunda zona verde era una parcela cuadrangular situada entre las oficinas y el taller. En tiempos de bonanza meteorológica ambos espacios tenían un cierto uso, especialmente al fin de la jornada laboral. Esta circunstancia era más relevante que en los otros poblados estudiados, ya que al tratarse de un ferrocarril industrial, de circulación exclusivamente diurna y cerrado los fines de semana, los tiempos de coincidencia en el descanso laboral eran comunes (había dos turnos de trabajo<sup>72</sup>) para todos los trabajadores del poblado.

### **Las dotaciones sociales y la vida urbana en el poblado de Vicálvaro**

El barrio ferroviario de Vicálvaro no se dotó de ningún edificio construido *ex profeso* para dar servicios a los empleados. De esta manera, a diferencia de los otros casos analizados en este trabajo,

no hubo edificios de iglesia, escuela o dispensario. Pero estas necesidades tampoco fueron descuidadas por los directivos del Ferrocarril del Tajuña en aquellos años 60 y primeros setenta. De esta manera, se reservaron dos viviendas bajas de uno de los bloques de viviendas de empleados para su adecuación como aula. Así, la empresa ferroviaria contrató un profesor que atendía la educación de los hijos de los ferroviarios. Esta escuela funcionaba en régimen de “escuela unitaria” agrupando a todos los alumnos en una misma aula independientemente de su edad. Este sistema, claramente obsoleto ya en aquellos años, fue abandonado a primeros de los años ochenta, cerrándose el colegio y siendo los alumnos trasladados por sus padres a diversos colegios del cercano barrio de Vicálvaro y Madrid<sup>73</sup>.

**Figura 6.: El poblado de Vicálvaro hacia 1970**



La colonia también llegó a contar con capilla. Este pequeño templo se ubicó en una vivienda de los bajos del edificio destinado a jefes del ferrocarril. La actividad de dicha capilla fue siempre muy moderada, perdiendo actividad con el paso de los años. En sus últimos años de funcionamiento, a finales de los setenta, tan solo se usaba en ceremonias especiales, como la primera comunión de los hijos de los ferroviarios<sup>74</sup>.

La colonia también contó con cantina, instalada en una vivienda baja próxima a la piscina. Atendida por un empleado de la compañía, que también velaba por el mantenimiento de las instalaciones comunes del barrio, cubrió la demanda de punto de encuentro de los vecinos hasta el año 1995<sup>75</sup>. Este mismo año fue el último de funcionamiento de la piscina. Construida al tiempo que la colonia, su mantenimiento corría por cuenta del empleado encargado del mantenimiento general del barrio. Su cierre devino de la nueva normativa de seguridad en piscinas, que exigía una profunda reforma que, dados los pocos vecinos que por entonces vivían en la colonia, no fue considerada por la empresa propietaria del ferrocarril. El cierre de la piscina trajo consigo el cierre de la cantina. Ésta fue una más de las señales que apuntaban la decadencia que iba alcanzando el barrio en sus últimos años de existencia. Precisamente la nueva operación urbanística supondrá la recuperación de aquella dotación lúdica para los futuros inquilinos de la antigua colonia ferroviaria<sup>76</sup>.

Esta colonia nunca tuvo una vida interna muy intensa. Los primeros años, de mano del por entonces director del ferrocarril, se hicieron intentos de crear puntos y momentos de encuentros para dar una cierta identidad social al barrio. Las ceremonias religiosas y el intento de instaurar una fiesta local

(celebrada el día de San Mateo, en honor al director del Ferrocarril del Tajuña en aquellos primeros años) fueron perdiéndose con el paso de los años. Las fechas de fiesta más comunes, especialmente las navideñas, eran muy celebradas, ya que la colonia mantenía una fuerte interrelación entre sus vecinos<sup>77</sup>. Hay que hacer referencia a que, frente a los otros poblados analizados en esta comunicación, el del Tajuña pertenecía a una empresa pequeña, con un único ferrocarril en explotación. Esto conllevaba que los trabajadores no sufrían ninguna movilidad geográfica, algo que si era mucho más corriente en Algodor y Las Matas. Lo más corriente era que los trabajadores desarrollaran su vida laboral completa en esta única residencia. Además, dada la corta longitud del ferrocarril, no había ferroviarios desplazados a lo largo de la línea: casi todos los trabajadores se agrupaban en Vicálvaro.

Además de las fechas navideñas, el periodo de vida social más intensa se localizaba en el verano, coincidente con la temporada de piscina. El club-cantina y la piscina invitaban al encuentro social. Incluso durante algunos años hubo en este periodo estival intentos de dinamizar la vida del barrio de la mano de alguno de sus vecinos. Así hubo algunas proyecciones de cine al aire libre y se llegó a crear un grupo musical entre algunos jóvenes. Todo fueron intentos efímeros. En este mismo sentido fracasó la intención de crear una asociación de vecinos. La empresa ferroviaria ignoró a este colectivo como interlocutor para las cuestiones internas del poblado y asignó al Comité de Empresa este papel, lo que hizo que la experiencia de asociacionismo languidciera al verse deslegitimada por su interlocutor natural<sup>78</sup>.

## **Conclusiones**

Tras todo lo expuesto anteriormente, la Comunidad de Madrid se nos muestra como un ejemplo excepcional para analizar la variada casuística de los poblados ferroviarios españoles. Así, tenemos dos poblados de vía ancha y uno de vía estrecha. Los dos de vía ancha proceden de las dos principales compañías ferroviarias españolas anteriores a la nacionalización de 1941, MZA y Norte. Por otra parte, tenemos el excepcional caso del poblado de Vicálvaro, construido por una empresa ferroviaria privada (a lo largo de toda su existencia) y levantado en un periodo excepcionalmente tardío (1969) en el marco de los periodos habituales de construcción de estos barrios de trabajadores ferroviarios.

En todos los casos, las necesidades de la explotación ferroviaria hacen que la creación de nudos ferroviarios, con depósitos de tracción, talleres o importantes estaciones de clasificación, obliguen al traslado de trabajadores a zonas donde, en sus proximidades, no había poblaciones en las que alojarse. Un cierto paternalismo empresarial y las ventajas que el Estado ofreció a las empresas ferroviarias (especialmente en los años 20 de nuestro siglo) favorecieron que las compañías ferroviarias asumieran la creación de estas nuevas barriadas, dotadas de una suerte de equipamientos que hicieran más grata y fácil la vida de los trabajadores allí desplazados. Finalmente, la evolución del sistema ferroviario ha modificado de raíz las necesidades de personal vinculado a instalaciones. La red ferroviaria ha cambiado, ya sea con la mutación radical de la línea férrea (caso del Ferrocarril del Tajuña), o bien con la construcción de nuevas instalaciones (Vicálvaro-Clasificación por Las Matas). Por todo esto, los poblados a ellas vinculados han perdido su razón de ser. Así, en el mejor de los casos, estos barrios han perdido su función de alojamiento de obreros por el de zona residencial “peculiar”, habitada por ferroviarios pero sin vinculación funcional con el entorno donde habitan. En el peor de los casos (Vicálvaro), el poblado ha mutado su ser original, trocándose en una zona residencial abierta al mercado libre, todo ello al calor de la dinámica especulativa que sufre toda la gran conurbación madrileña, fenómeno al que, por ahora, han escapado los otros dos poblados analizados en este estudio: Algodor y Las Matas.



## **Agradecimientos**

Los autores agradecen la colaboración prestada por los habitantes del poblado de Algodor y en especial a Jerónimo Brunet, cuyo testimonio fue esencial para la reconstrucción de la historia del poblado desde los años cincuenta hasta nuestros días. En el poblado de Las Matas agradecemos sinceramente la colaboración prestada por Pablo Rubio, Otmaro Hernández y Crescencio Miguel Pérez. Y en cuanto al poblado de Vicálvaro fue esencial la entrevista mantenida con David Miguel Dorado, antiguo empleado del Ferrocarril del Tajuña y ex Presidente del último Comité de Empresa y con Jesús López Carvajal, ex directivo del extinto Ferrocarril del Tajuña. Por último, queremos reconocer la labor de nuestros compañeros del Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, quienes soportaron con la mejor profesionalidad, y sobre todo con mucho cariño, todas nuestras peticiones.

## **BIBLIOGRAFÍA:**

### ***Fuentes primarias:***

- ARCHIVO HISTÓRICO DE M.Z.A, *Sección de Infraestructura*. Preservado en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1915-1941). *Memorias de Explotación*.
- CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1913). *Esquemas de Estaciones de la línea Madrid-Irún*.
- CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1912). *Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España a favor de su personal y mejoras que ha concedido al mismo en los últimos años*. Impresta Central de los Ferrocarriles, Madrid.
- CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1900). *Instrucción General número 2 sobre el personal de los servicios de la compañía*. Madrid.
- COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID, ZARAGOZA Y ALICANTE (1921), *Croquis de Estaciones de las líneas de Madrid a Ciudad Real y de Castillejo a Toledo*.
- FERROCARRIL DEL TAJUÑA (1992). *Convenio Colectivo*. Sector Ferroviario de Comisiones Obreras, Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, *Nomenclator de Censos de Población*.
- RENFE (1963). *Memoria del ejercicio económico*. Madrid.
- RENFE (S.F.), *Esquemas de Estaciones de las líneas de Madrid a Ciudad Real, Castillejo a Toledo, Almorchón a Belmez y Aljucén a Cáceres*.

### ***Fuentes secundarias:***

- ÁLVAREZ QUINTANA, Covadonga (1992). "Sobre el modelo puro de poblado industrial y las contaminaciones urbanas. El caso de la colonia fabril de Trubia entre 1890 y 1936". En *Actas del VIII Congreso Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial*, pp. 19-24. TICCIH-CEHOPU y MOPTMA, Madrid.
- ÁLVAREZ MORA, Alfonso (1980). "El caso de dos estaciones desaparecidas: Arganda y Goya". pp. 227-250. En AGUILAR Inmaculada, NAVASCUÉS PALACIO, Pedro y HUMANES BUSTAMANTE Alberto (Coord.) *Las Estaciones Ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*. Comisión de Cultura-Servicio de Publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid
- ARCHIVO MUNICIPAL DE ARGANDA DEL REY (2000). *Álbum de la Poveda (1900-2000)*. Colección Archivo Municipal. Ayuntamiento de Arganda del Rey, Madrid.

- BENITO DEL POZO, Carmen (1992). “Escuela Taller de Arqueología industrial de Bustiello: patrimonio y formación”. En *Actas del VIII Congreso Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial*, pp. 83-88. TICCIH-CEHOPU y MOPTMA, Madrid.
- COMÍN COMÍN F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M. y VIDAL OLIVARES, J. (1998), *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. 2 Tomos. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Ed. Anaya, Madrid.
- DÍEZ DE BALDEÓN, Clementina (1986), *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Ed. Siglo XXI, Madrid.
- DOMÍNGUEZ PEDRERA, MARÍA DEL CARMEN (1993), “La estación de Arroyo-Malpartida como depósito de puestos fijos” en *Norba, Revista de Historia* nº 13, pp.163-195. Cáceres, Universidad de Extremadura.
- ESTEVE RAMÍREZ, Francisco y ESPARCIA GIL, José Luis (1991). *Historia de La Encina y su estación*. Ayuntamiento de Villena, Mesidor Ediciones. Madrid.
- GARCÉS FELIÚ, Eugenio (1992). “Oficina salitrera Chacabuco. Presente y futuro de una arquitectura de la edad de la técnica”. En *Actas del VIII Congreso Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial*, pp. 209-219. TICCIH-CEHOPU y MOPTMA, Madrid.
- HERCE INÉS, JOSÉ ANTONIO (1998), *Apuntes sobre arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla-La Mancha 1850-1936*. Guadalajara, Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla-La Mancha.
- JIMENEZ VEGA, Miguel (1992) “Los viejos poblados ferroviarios”. En *Vía Libre*, marzo, nº 338. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- JIMENEZ VEGA, Miguel y POLO MURIEL, Francisco (1999), “Aproximación al estudio de los poblados ferroviarios: el caso de Algodor”, pp. 933-955. En MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier. *Siglo y medio del Ferrocarril en España (1848-1998)*. Instituto de Cultura Juan Gil Albert, Caja de Ahorros del Mediterráneo y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.
- JUEZ-GONZALO, EMERENCIANA PAZ (2000), *Los Ferroviarios de las antiguas compañías (una historia desconocida)*. Ediciones Trea, Gijón, Asturias.
- JUEZ-GONZALO, EMERENCIANA PAZ (1991), *El Mundo Social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. Madrid, Universidad Complutense.
- MUÑOZ RUBIO, MIGUEL (1995), *RENFE (1941-1991): Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid, Ediciones Luna.
- PATERLINI DE KOCH, Olga (1992). “Agro-industria azucarera de Tucumán, Argentina. Patrimonio arquitectónico”. En *Actas del VIII Congreso Internacional para la conservación del Patrimonio Industrial*, pp. 349-357. TICCIH-CEHOPU y MOPTMA, Madrid.
- PÉREZ SÁNCHEZ, Guillermo A. (1992), “Los Talleres principales de reparación de la Compañía del Norte en Valladolid. Un estudio de Historia Social (1861-1931)”. En *Investigaciones Históricas*. Vol. 12. Valladolid.
- SÁNCHEZ DOMINGO, José Ramón (1993) *Apuntes para la historia de Las Rozas*. Ediciones La Librería. Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de Las Rozas.
- WAIS SAN MARTÍN, Francisco (1987), *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. 2 Tomos. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

## NOTAS:

<sup>1</sup> Estos autores califican como poblados ferroviarios a aquellos núcleos de población que nacieron, *ex novo*, por una vinculación muy estrecha a la llegada del ferrocarril, que estuvieron habitados mayoritariamente por empleados de las diferentes compañías ferroviarias y que, por regla general, se localizaron en núcleos de importante actividad ferroviaria (empalmes de línea o nudos ferroviarios, estaciones de clasificación, terminales de línea, etc...).

<sup>2</sup> Véase el capítulo sobre la vivienda obrera de la obra de DÍEZ DE BALDEÓN (1986).

---

<sup>3</sup> Véanse los ejemplos de las localizaciones de las viviendas de ferroviarios y las de las casas-yesares que aparecen en la obra de DÍEZ DE BALDEÓN (1986), pp. 538 y 584-586, respectivamente. Del mismo modo, en SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 93, figura una referencia al poblado de la fábrica de chocolates de Matías López en El Escorial.

<sup>4</sup> Véase la lista íntegra de reivindicaciones que se encuentra en JUEZ GONZALO (1991), pp. 393-396.

<sup>5</sup> Sobre el poblado de Algodor, existe un análisis más extenso en JIMÉNEZ y POLO (1999).

<sup>6</sup> Véase MUÑOZ RUBIO, MIGUEL (1995), pp. 32-37 y DOMÍNGUEZ PEDRERA, MARÍA DEL CARMEN (1993), pp. 163-195.

<sup>7</sup> En el mes de mayo de 1924 se ordena a los dos encendedores que ocupaban viviendas en el pabellón de movimiento que se trasladen a dos viviendas del grupo de tracción recientemente construidas. Se argumenta en la carta que es “*con el fin de que las viviendas de Algodor vayan siendo ocupadas por agentes de un mismo servicio*”. ARCHIVO DE M.Z.A, Sección de Infraestructura, C/139, legajo 2/4.

<sup>8</sup> Véase HERCE INÉS, JOSÉ ANTONIO (1998), pp. 253-254.

<sup>9</sup> ARCHIVO DE M.Z.A, Sección de Infraestructura, C/253, legajo 1/2.

<sup>10</sup> ARCHIVO DE M.Z.A, Sección de Infraestructura, C/139, legajo 2/4.

<sup>11</sup> ARCHIVO DE M.Z.A, Sección de Infraestructura, C/140.

<sup>12</sup> Véase MUÑOZ RUBIO, MIGUEL (1995), p. 37.

<sup>13</sup> ARCHIVO DE M.Z.A, Sección de Infraestructura, C/253, legajo 1/2.

<sup>14</sup> Concluida la contienda, en una carta fechada el 6 de junio de 1939 y firmada por el Capitán Jefe de la 4ª Unidad se solicitan explosivos para demoler estos fortines. ARCHIVO DE M.Z.A, Sección de Infraestructura, C/253, legajo 1/2.

<sup>15</sup> Esta carga explosiva debía un ser remanente de las voladuras efectuadas por las tropas republicanas en su repliegue hacia Madrid. ARCHIVO DE M.Z.A, Sección de Infraestructura, C/253, legajo 1/2.

<sup>16</sup> ARCHIVO DE M.Z.A, Sección de Infraestructura, C/253, legajo 1/2.

<sup>17</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 89.

<sup>18</sup> WAIS SAN MARTÍN (1987), Tomo II, p. 256.

<sup>19</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 91.

<sup>20</sup> Una de las fincas de mayor extensión perteneció a la familia de Álvaro de Figueroa, Conde de Romanones, que fue heredada por su hijo el Marqués de Villabrágima. Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas, a Pablo Rubio, Otmaro Hernández y Crescencio Miguel Pérez. La grabación y transcripción de la misma se encontrarán próximamente disponibles en el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

<sup>21</sup> Véase COMÍN y otros (1998), pp. 213-214; 229-233; 343-356.

<sup>22</sup> Véase *Memoria de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (1915), p. 21.

<sup>23</sup> Véanse *Memorias de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (1916-1919).

<sup>24</sup> Véanse *Memorias de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (1922 y 1923).

<sup>25</sup> Véanse *Memorias de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (1926), pp. 25 y 30.

<sup>26</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 93.

<sup>27</sup> Véase *Memoria RENFE* (1963), pp. 38, 39 y 41.

<sup>28</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 94.

<sup>29</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 94.

<sup>30</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 98.

<sup>31</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...

<sup>32</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 98.

<sup>33</sup> Sobre los beneficios sociales de los trabajadores de la Compañía del Norte véanse CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1912) y (1900), PÉREZ SÁNCHEZ (1992), JUEZ-GONZALO (2000) y (1993) y COMÍN y otros (1998).

<sup>34</sup> Se estima que el número de ferroviarios que trabajaba en la estación de clasificación durante los primeras décadas de explotación de la misma ascendía a más de 200. Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...

<sup>35</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...

<sup>36</sup> Véanse artículos 79, 80 y 84 de la *Instrucción General N° 2, de 1900, sobre el Personal de los Servicios de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*.

<sup>37</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...

<sup>38</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...

<sup>39</sup> De hecho, durante la etapa de Norte, todas las familias tenían animales para su subsistencia. Información obtenida en la entrevista realizada el 29 de septiembre de 2000, en el poblado de Las Matas...

<sup>40</sup> Véase Orden de la Dirección de la Compañía M.Z.A. N° 38 del 14 de julio de 1868 para los empleados que habitan en los edificios de la Compañía y JUEZ GONZALO (2000), pp. 55-57.

<sup>41</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...

<sup>42</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...

- 
- <sup>43</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>44</sup> Véase *Memoria de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (1936-1939), p. 138.
- <sup>45</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 94 e Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>46</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 94.
- <sup>47</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 98
- <sup>48</sup> Véase *Memoria de RENFE* (1975).
- <sup>49</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>50</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 94.
- <sup>51</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 98 e Información obtenida en la entrevista realizada 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>52</sup> Véase *Memoria de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (1933), p. 34.
- <sup>53</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>54</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>55</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>56</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>57</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>58</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>59</sup> Véase SÁNCHEZ DOMINGO (1993), p. 94.
- <sup>60</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>61</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>62</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>63</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>64</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>65</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 29/09/2000, en el poblado de Las Matas...
- <sup>66</sup> Véase ÁLVAREZ MORA (1980), p. 235.
- <sup>67</sup> Véase ÁLVAREZ MORA (1980), p. 238.
- <sup>68</sup> Véase ARCHIVO MUNICIPAL DE ARGANDA DEL REY (2000).
- <sup>69</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 22/09/2000, en el poblado de Vicálvaro, a David Miguel Dorado. La grabación y transcripción de la misma se encontrarán próximamente disponibles en el Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- <sup>70</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 22 de septiembre de 2000, en el poblado de Vicálvaro...
- <sup>71</sup> Véase FERROCARRIL DEL TAJUÑA (1992) *Convenio Colectivo*, p. 11.
- <sup>72</sup> Véase FERROCARRIL DEL TAJUÑA (1992) *Convenio Colectivo*, p. 2.
- <sup>73</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 22/09/2000, en el poblado de Vicálvaro...
- <sup>74</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 22/09/2000, en el poblado de Vicálvaro...
- <sup>75</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 22/09/2000, en el poblado de Vicálvaro...
- <sup>76</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 22/09/2000, en el poblado de Vicálvaro...
- <sup>77</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 22/09/2000, en el poblado de Vicálvaro...
- <sup>78</sup> Información obtenida en la entrevista realizada el 22/09/2000, en el poblado de Vicálvaro...