

**Ciudades de empresa y poblados obreros:
una (necesaria) revisión historiográfica**

Apresentação do dossiê

Cidades operárias: do território à identidade

Domingo Cuéllar

Universidad Rey Juan Carlos, Madrid, Espanha

 <https://orcid.org/0000-0002-1720-8575>

E-mail: domingo.cuellar@urjc.es

Fernanda de Lima Lourencetti

CIDEHUS-Universidade de Évora, Évora, Portugal

Bolsista da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), Portugal

 <https://orcid.org/0000-0001-5649-8774>

E-mail: flima@uevora.pt

Eduardo Romero de Oliveira

Universidade Estadual Paulista (UNESP), Assis, São Paulo, Brasil

 <https://orcid.org/0000-0002-1287-4798>

E-mail: eduardo.romero@unesp.br

El intenso proceso de la industrialización de los siglos XIX y XX tuvo como palancas de cambio esenciales a la tecnología y al capital (LANDES, 1979; MOKYR, 1993; ROSENBERG, 1979), asimismo contó con la urbanización como uno de sus principales mecanismos para la gran transformación global acontecida. Ese crecimiento de los espacios urbanos provocó un movimiento masivo de la población, y en un plazo relativamente corto, desde las áreas rurales tradicionales hasta las nuevas ciudades, o supuso también la transformación de la ciudad preindustrial en un espacio de mayor envergadura y funciones, donde arquitectos y urbanistas cobraron especial relevancia, tanto en la configuración de los nuevos lugares, como en el adaptación de los existentes (GARCÍA-VÁZQUEZ, 2016; GLAESER, 2011; SENNETT, 2019). Todo esto no era sino la consecuencia de la nueva división espacial del trabajo y de los cambios en la organización territorial de las actividades

económicas, lo que también había conllevado la consolidación del medio urbano como centro de gestión del poder (FOURQUET *et al.*, 1978; MÉNDEZ, 1997; PINOL; WALTER, 2011; WRIGLEY, 1992).

En este marco es el que también se desarrollaron con un alto grado de estandarización centenares de nuevas poblaciones, grandes y pequeñas, que formaban parte directa de la estructura productiva de esa industrialización, y tenían la particularidad de estar estrechamente ligadas a empresas y a sectores productivos, como la minería o el ferrocarril. La historiografía ha dado a estos asentamientos el nombre de ciudades de empresa o poblados obreros, y se les ha otorgado de modo general la caracterización de estar configurados por una comunidad cuyos habitantes eran mayoritariamente empleados de una sola compañía, o grupo de empresas, que era también la propietaria de los inmuebles y viviendas del lugar, así como, en muchos casos, ejercía el control sobre buena parte de la vida económica y social de esos núcleos a través de diversas dotaciones sociales y de ocio, como escuelas, mercados, dispensarios médicos, teatros o iglesias (CRAWFORD, 1995; DINIUS; VERGARA, 2011; SICA, 1981). Aquí también hay que incluir a poblamientos más desiguales, en los que, si bien existía un sólida y evidente dependencia de una actividad productiva dominante o de una empresa, no existía una titularidad y gestión completa de los espacios por parte de esas empresas (DOREL-FERRÉ, 2016; GARNER, 1992).

Como hemos señalado, este crecimiento y expansión de las ciudades de empresa y poblados obreros fue un proceso global asociado a la logística de la industrialización. Aunque es cierto que durante la larga etapa preindustrial también se pueden encontrar casos de una estrecha relación entre los espacios de producción y los lugares de habitación de artesanos y mano de obra, que nos haría remontarnos hasta la Antigüedad, no fue hasta el periodo contemporáneo cuando alcanzan estos núcleos de población la generalización y relevancia que estamos destacando.

Este texto de presentación propone un marco teórico y de reflexión general que ayude a contextualizar el estudio de las ciudades de empresa y los poblados obreros y que, también, sea un estímulo para futuras y necesarias investigaciones sobre este tema. Además, pretende ser el marco previo a este dossier de la revista *Patrimônio e Memória* sobre “Cidades operárias: do território à identidade”, que recoge artículos que proceden, por un lado, de algunas de las comunicaciones que

se defendieron en la mesa temática “O territorio e a identidade das cidades ferroviarias: a ferrovia como fator na construção de uma marca-lugar” del 6º Colóquio Internacional RIGPAC “Marca de Lugar, Globalización y Patrimonio”, Lisboa, 2021, y, por otro lado, de la propia convocatoria realizada por el editor de esta revista, a propuesta de los coordinadores de este dossier, para reunir un número relevante de textos que estudien esos núcleos de población relacionados directamente con la producción industrial.

Así pues, el origen de las ciudades de empresa y poblados obreros, tal y como lo hemos propuesto, estuvo ya presente en el desarrollo de las primeras fases de la Revolución Industrial cuando, todavía a finales del XVIII, se dieron diferentes experiencias en las que se construían, junto a las primeras instalaciones fabriles, grupos de viviendas para los obreros y sus familias. Esto conllevaba significativas ventajas para el patrón, que de este modo tenía bajo control a sus obreros en las cercanías de los centros de producción, lo que le permitía a su vez ejercer con más efectividad su autoridad sobre ellos. Pero también había una cierta mejora para los trabajadores, que conseguían un horizonte de estabilidad laboral y, muy especialmente, acceder a una vivienda estable, aunque estaba todavía alejada de los estándares de comodidad e higiene que vendrían años después. Aun así, de este modo los obreros y sus familias escapaban de los sitios infames en los que estaban habituados a vivir, dado que lo habitual en los entornos urbanos fabriles era el levantamiento de barrios de aluvión en condiciones precarias e insalubres (RULE, 1990, p. 151-155).

En resumen, la instalación de esas primeras ciudades de empresa o poblados obreros modernos en espacios rurales alejados de las aglomeraciones urbanas conllevaba en sí mismo una mejora de condiciones indudable para los trabajadores, pero, por el contrario, también suponía una mayor dependencia de estos con el patrón y la empresa.

Hemos de tener presente, no obstante, que esta mudanza espacial respondía en la mayoría de los casos a causas productivas relacionadas con los factores de producción y sus costes, y respondía a múltiples estrategias y circunstancias, de las que tenemos una buena muestra en Dorel-Ferré (2016).

Así, el acercamiento a las zonas de extracción de las materias primas como el carbón, el mineral de hierro y otras producciones mineras eran los casos más frecuentes, ya que, de forma general, el relativo bajo valor unitario de estas producciones hacía que su transporte solo fuera rentable cuando esas menas

hubieran obtenido un valor añadido suficiente mediante la concentración o la fundición, eliminando así la parte de ganga que no era preciso transportar hasta otras industrias que precisaban de estos minerales y sus derivados. De ahí que el establecimiento de los centros mineros estuviera en estrecha relación con los costes logísticos de su explotación y distribución. Además, las condiciones de la extracción minera, intensiva en mano de obra, obligaban a tener un ejército laboral numeroso en las proximidades de la bocamina. Por su diversa actividad y larga trayectoria, dado su carácter estratégico como materia prima esencial de la industrialización, las ciudades de empresa y poblados obreros de la minería son bastante numerosos, dispersos y variables (CHASTAGNARET, 2000; COHEN AMSELEM, 1987; CRAWFORD, 1995, p. 129-152; GODOY ORELLANA, 2016; GONZALEZ URRUELA, 2001; LOWE, 1977; MERCIER, 2011).

Otros centros fabriles tradicionales del arranque de la Revolución Industrial, pero también de etapas más tardías, fueron las industrias textiles, que buscaron acercarse a fuentes de energía no transportables, como era el caso de la energía hidráulica (BERGERON, 1994; CRAWFORD, 1995, p. 174-199; RANTANEN, 2010). Los ejemplos son muchos, y variados, comenzando por un caso pionero que sirvió de modelo, en lo productivo y en lo social, como fue New Lanark, en Escocia, impulsado por la figura de Robert Owen, del que hablaremos más adelante (SIMÉON, 2017). También es muy relevante el caso de las colonias industriales catalanas, que se ubicaron a lo largo de los ríos Llobregat y Ter para disponer de una fuente de energía que permitiera suplir las carencias de una energía fósil (carbón) en la Península Ibérica (DOREL-FERRÉ, 2021; SERRA, 2000).

Las industrias de red y muy especialmente el caso del ferrocarril ha sido un tradicional ejemplo de construcción de ciudades de empresa y poblados obreros. La relevancia del ferrocarril, mitificado como elemento de progreso y elemento clave de la industrialización, es de sobra conocido por su capacidad de arrastre, hacia atrás (como demandante) y hacia adelante (como oferente de servicios), para el conjunto de la actividad económica de un país o región (HIRSCHMAN, 1981). Así, conforme el ferrocarril se desplegaba por el territorio fue estableciendo en todos los continentes nuevos pueblos y ciudades que debieron su origen a esa colonización ferroviaria, a través de la instalación de talleres para el mantenimiento del material rodante ferroviario (DRUMMOND, 1990; REVILL, 1989; VAN HEESVELDE, 2003; WILLIAMS, 1915), la progresiva ocupación del territorio (CARLSON, 2003;

FERRARI, 2011; HUDSON, 1985; MORAIS, 2002; NAVARRO, 2016), el desarrollo de nudos ferroviarios donde confluían varias líneas o el establecimiento de puntos clave de la explotación para reforzar la tracción de los trenes (FERREIRA, 2006; RIBEILL, 2008; SIKAINGA, 2002), entre otros motivos que han permitido analizar el origen y evolución de las ciudades y poblados ferroviarios desde una perspectiva global y en el largo plazo (CUÉLLAR, 2018).

Toda esta dependencia logística de los centros de producción ayudó a los patronos en su intención de proteger a “sus” obreros de influencias malsanas de carácter ideológico y moral, ofreciendo a cambio unas mejores condiciones de vida (SIERRA ALVAREZ, 1990). El alejamiento de los polos de reivindicación obrera que se fortalecían en los barrios obreros de las ciudades, con el crecimiento de los sindicatos de clase y la difusión de las ideas socialistas y anarquistas, era una barrera de protección que los patronos utilizaban para impedir que sus trabajadores se sindicaran y creciera en ellos el carácter reivindicativo.

En estas circunstancias surgía también la necesidad, y casi la obligación, de ofrecer a los trabajadores y sus familias una serie de servicios que cubrieran sus necesidades y aumentara ese pretendido aislamiento con el resto de la sociedad. Esa disposición de alejamiento con respecto al resto de la comunidad obligaba a la atención de ciertos servicios para sus pobladores, como educación para los hijos y religión y cultura para toda la familia, lo que ampliaba significativamente el catálogo de servicios e instalaciones.

La formación de los niños y niñas de estos núcleos, pues, también estaba controlada por patronos y empresas, que lógicamente influían en la orientación que se diera a la misma, aportando conocimientos sobre el entorno productivo en el que estaban. Esto nos lleva a preguntarnos por la relevancia que tuvieron en este contexto los denominados mercados internos de trabajo (DOERINGER; PIORE, 1985), dado que muchos de esos niños y niñas, ya adultos, terminarían ingresando en las compañías y desarrollando tareas similares a las que ya habían realizado sus padres, de los que además habían recibido también conocimientos y formación de manera más o menos espontánea. Es del todo plausible pensar que estas ciudades de empresa y poblados obreros fueron un laboratorio donde se configuraron esas servidumbres, que ligaban aún más a los trabajadores y a sus familias con la identidad de la empresa, la cual ahorraba notables costes transaccionales del conocimiento de las diferentes tareas y oficios de la empresa. La permanencia

generaba más fidelidad, que se premiaba con la promoción interna y el aumento de la remuneración salarial y permitía el relevo por abajo por miembros de las familias. Podemos suponer que esto era frecuente en todas las producciones, si bien donde más se ha constatado, mediante modelos cuantitativos, ha sido en el caso de las compañías ferroviarias (DRUMMOND, 1989; PORTILLO; MAR MOLINERO, 2008).

También puede resultar fácil detectar grupos de aristocracia obrera entre trabajadores con mayores ingresos, buenas relaciones con sus superiores y condiciones de vida, en general, mejores que las del resto de obreros, incluso con perspectivas de progreso futuro para el trabajador y para sus hijos (HOBSBAWM, 1981; 1979, p. 269-316). Estas ciudades y poblados se aprestaban, sin duda, a esa estratificación y segmentación social interna, así como con los trabajadores del exterior. De ahí, también, la diferente visión que pudieran tener unos y otros.

De este modo, se comprende que la empresa no solo facilitaba un trabajo y una cierta estabilidad económica al trabajador y su familia, sino que también se aportaban una serie de equipamientos colectivos no productivos que reforzaban esa subordinación con respecto a ese poder ejercido por el empresario. El trabajador y su familia percibían una satisfacción con la obtención de esos equipamientos, lo que ha sido visto también como un acto de renuncia de proveerse de manera autónoma de esas necesidades, lo que a su vez generaba una mayor dependencia del empresario, y por lo tanto del poder, que quedaba así reforzado en su acto de dominación (FOURQUET *et al.*, 1978). Hemos de tener en cuenta de que se trata del mismo poder que tradicionalmente se ha encargado de gestionar la ocupación y distribución del espacio en base a sus propias utilidades (SÁNCHEZ, 1991, p. 75-83).

Esto ayuda a entender por qué las ciudades de empresa y poblados obreros se desarrollaron como espacios de orden y control, donde el acceso no solía ser franco (BENÉVOLO, 2007; FOUCAULT, 1978), ya que lo habitual era el establecimiento de límites o barreras físicas que perimetraban total o parcialmente el recinto, aunque bien es cierto que otras veces su alejamiento o aislamiento era una barrera en sí misma.

También podemos vislumbrar un origen utópico en el planteamiento de buena parte de estos proyectos y realizaciones de ciudades de empresa. Y así ha sido explicado por buena parte de la historiografía. En este sentido, es inevitable la

referencia a New Lanark (Escocia) y a la figura de Robert Owen, impulsor de ese proyecto de referencia entre 1800 y 1825, que había sido iniciado por su suegro en 1785, y donde se aplicó una gestión modélica de la comunidad volcada en el respeto a los derechos de los trabajadores de sus fábricas textiles (PODMORE, 1971; SANTOS REDONDO, 2000). Hemos de recordar que Robert Owen (1771-1858) era un autodidacta y reformador utópico que llegó a aplicar sus teorías a la fábrica de hilados de New Lanark, que había adquirido a su suegro en 1799, a la que convirtió en fábrica modelo con maquinaria moderna, horarios moderados, buenos salarios, viviendas higiénicas y escuelas para los hijos de los obreros. Como es conocido, tras el éxito de New Lanark (Escocia) intentó lo mismo al otro lado del océano, en New Harmony (Indiana) en 1825, pero fracasó (BENÉVOLO, 2007, p. 179).

Pero no siempre existía un proyecto apriorístico trazado con precisión, sino que este se fue elaborando poco a poco adaptándolo a las circunstancias, en la búsqueda de ese ideal del obrero modelo, bandera del paternalismo industrial, siempre disponible, fidelizado a la empresa, despolitizado y alejado del nomadismo típico sometido a los ciclos agrarios, que junto a su familia dispondría de un trabajo estable y una vivienda digna (SICA, 1981).

La clasificación y asignación cronológica ha sido también objeto de discusión y análisis (CRAWFORD, 1995; DOREL-FERRÉ, 2016; SICA, 1981), con el objeto de ofrecer una interpretación acotada de todo el proceso de desarrollo y crisis de las ciudades de empresa y poblados obreros. Los especialistas distinguen un primer periodo circunscrito al desarrollo de la Primera Revolución Industrial (1RI), denominado también de paternalismo industrial, que está asociado a la vivienda, la familia y la búsqueda de la paz social, que se desarrolló en el ámbito de los países pioneros de la industrialización, o *first comers*, y se extendió poco a poco a los países seguidores, o *late comers*, en la periferia de la industrialización (POLLARD, 1992) y en los nuevos territorios donde también comenzaba Europa a desarrollar su segunda logística imperialista (HOBSBAWM, 2003).

A finales del siglo XIX, con las transformaciones productivas y organizativas de la Segunda Revolución Tecnológica (2RT), el modelo de las ciudades de empresa y poblados obreros evolucionó hacia una profesionalización empresarial, consecuencia de la implantación de las técnicas tayloristas y fordistas, lo que conllevaba el surgimiento de la gran empresa y la primera globalización de la economía. Como punto de inflexión de un modelo y otro se ha sugerido el caso del

fracaso del “paraíso de Pullman”, como ejemplo de la decadencia del paternalismo empresarial decimonónico y su sustitución por la profesionalización de las ciudades de empresa (CRAWFORD, 1995, p. 37-45; SICA, 1981, p. 909).

Esta segunda fase de las ciudades de empresa y poblados obreros también comenzaría su declive pasadas unas décadas y puede intuirse ese periodo de decadencia, al menos en el caso norteamericano, en torno a la década de 1930, coincidiendo con las consecuencias del Crac de 1929 (CRAWFORD, 1995), si bien a Europa y otros continentes el inicio de esta fase final se situaría tras el final de la Segunda Guerra Mundial, coincidiendo con el desarrollo del estado de bienestar en muchos países europeos (DOREL-FERRÉ, 2019, 2016). A estas causas y circunstancias en los países más industrializados habría que añadir razones de índole técnico y organizativo, debido a la mecanización de muchas de las actividades industriales, y también en los hogares (GIEDION, 1978). En este sentido, el ferrocarril puede ser un buen ejemplo, con la implantación de sistemas de tráficos automatizados y la concentración de bases de mantenimiento en los principales centros urbanos ferroviarios, como se ha estudiado para el caso de España a partir de la década de 1960 (CUÉLLAR *et al.*, 2005).

La hipótesis principal de Crawford (1995) sobre el final de las ciudades de empresa a partir de la década de 1930 se basa, especialmente, en el cambio de movilidad en la clase trabajadora, derivada de su mejora de nivel de vida y su inmersión en el sistema capitalista, pidiendo, por ejemplo, más ingresos y menos recursos de bienestar como era el caso de la vivienda, el seguro médico y otros. Esto es interesante y puede explicar el diferente modelo socioeconómico norteamericano y europeo, que se constata incluso en nuestros días. Allí se renunció al estado de bienestar a cambio de una mayor liquidez financiera, que se asociaba a la libertad de elegir modo de vida. En ello tuvo mucho que ver la generalización del uso del automóvil entre la clase trabajadora.

Pero esto no era lo habitual en Europa occidental, donde se mantuvo el interés por el estado de bienestar, con una necesidad menor de movilidad, dado que las distancias eran más cortas y había un sistema de servicios públicos de transporte más eficiente. El final de las ciudades de empresa en la Europa occidental debe ser buscado por otras causas, que también estarían en la línea de justificarse por la indudable mejora económica de la clase trabajadora y el aumento de su nivel de vida, lo que haría, entre otras cosas, aspirar a que sus hijos

continuaran sus estudios más allá de donde lo hicieron ellos y pudieran entrar en la universidad, además la logística de muchas empresas comenzó a concentrar trabajadores en ciudades de rango mayor, lo que generalizó la transferencia campo ciudad.

La construcción de vivienda social se convertiría, pues, en una de las grandes transformaciones de la sociedad del siglo XX. Así, durante el periodo entreguerras y tras el final de la Segunda Guerra Mundial la explosión en la construcción de vivienda social fue espectacular (BALCHIN, 1996; BENÉVOLO, 2007). A pesar de la fuerte especulación producida en este sector, el aumento de la oferta y el abaratamiento de la construcción hizo que el precio de las viviendas en términos reales disminuyera, lo que permitía a los trabajadores “escapar” de aquella dependencia.

En las periferias del mundo desarrollado, si el colonialismo político y económico del último cuarto del siglo XIX había sido la herramienta de la difusión de este sistema por el resto de los continentes, el rápido proceso de descolonización política iniciado tras el final de la Segunda Guerra Mundial sería también causa de cambio y reordenación de estas ciudades de empresa y poblados obreros. Acababa así, al menos sobre el papel, el imperio dentro del imperio (MILLER, 2019, p. 538), del que formaban parte muchas de estas ciudades de empresas que funcionaban en países extranjeros como islas autónomas, pero que se habían dedicado a replicar, especialmente, en lo formal, pero también en lo institucional, los modelos arquitectónicos y de distribución de espacios que habían desarrollado en Europa o Norteamérica empresas que se expandían a otros territorios (BONES BELTRAMI; SILVEIRA BRAGHIROLI, 2014; MORAIS, 2002; NETO, 2012; SILVA, 1981).

Lo que sí se produjo fue un proceso de nacionalización de anteriores empresas foráneas que convirtió a los Estados en empresarios, que se impulsaba dentro de las políticas económicas de industrialización por sustitución de importaciones, a resultas también del crecimiento de los nacionalismos del periodo de entreguerras. De estas nacionalizaciones surgieron también variantes del modelo paternalista, que algunos autores han denominado paternalismo estatal, como es el caso de la siderurgia brasileña de Volta Redonda (DINIUS, 2013).

Se deduce de lo explicado hasta ahora, que ya puntualizamos en la definición inicial, una cierta diferencia entre las ciudades de empresa norteamericanas y los poblados obreros europeos. Las disparidades de concepción de clase y mentalidad

entre norteamericanos y europeos (HEILBRONER, 2015, p. 315) pueden ser una explicación que se trasladó a múltiples actividades económicas y desarrollos de estructuras como la cuestión que estudiamos. En resumen, las razones de ese decaimiento se reparten entre las mejoras en la movilidad individual y colectiva de los trabajadores, el crecimiento del mercado inmobiliario y la transferencia, en muchos casos, de la gestión de estos espacios del ámbito privado al público (CRAWFORD, 1995, p. 201; SICA, 1981, p. 909).

Desde el punto de vista de la configuración urbana y sus características arquitectónicas no se puede hablar de un patrón uniforme en la construcción, ya que las realizaciones responden a motivaciones muy diferentes para cada empresario (SICA, 1981, p. 906). La configuración del espacio urbano de estos núcleos trasladó, eso sí, muchas de las novedades que se daban en las ciudades tradicionales, aunque también aportó cambios y novedades. Así, el alejamiento de las zonas más saturadas de las ciudades suponía una mayor disponibilidad de espacio y la posibilidad de una distribución planificada de cada uno de los espacios del núcleo. Además, también fue frecuente que, debido a la proximidad a la fábrica e instalaciones industriales, los inmuebles y viviendas contaran con una dotación de servicios que no era habitual en otros hogares del entorno, como agua corriente y suministro eléctrico en el interior de las viviendas, lo que les ponía en la vanguardia de recursos e instalaciones.

Aparece pronto, especialmente ligado al desarrollo de las ciudades ferroviarias del primer impulso ferroviario, un modelo que más tarde se generalizó, el de la casa unifamiliar dotada de un huerto en la parte trasera, enmarcada en una trama ortogonal propia de una nueva ciudad o de los ensanches que se desarrollaron a partir de ese momento. En este modelo también aparece una jerarquía en directa relación con el escalafón que ocupaba el trabajador dentro de la empresa, con agrupaciones por barrios incluso, y donde aquellos de más categoría disponían de mejores y más amplias viviendas que los que formaban parte de la escala básica (SICA, 1981, p. 912-914).

Este modelo de ciudad jardín se basa en el doble argumento de dar continuidad a la utopía oweniana y de constituir la privacidad familiar como un modo de sustraer al individuo, al trabajador, de la promiscuidad y desorden de la ciudad y de los edificios comunes (BENÉVOLO, 2007, p. 382). La ciudad jardín tendrá su máxima expansión en la segunda mitad del siglo XX, asociada a una

mejora significativa de las dotaciones sociales e higiénicas, que vino impulsada por las obligadas reconstrucciones derivadas de la destrucción causada durante la Segunda Guerra Mundial y por el impulso dado a facilitar vivienda a las clases obreras (DOREL-FERRÉ, 2016, p. 10-11; GUERRAND; CASTRILLO ROMÓN, 2001).

Hemos de explicar también que este modelo no era único, ya que se había producido una evolución desde la fábrica-fortaleza, o vivienda cuartel, más propia de ámbitos urbanos o de espacio escaso, hacia la fábrica-convento, o colonia, donde ya se buscaba aislar al obrero de influencias negativas, y, finalmente, hasta la fábrica-ciudad, o poblado paternalista, donde se desarrolló el escenario de las ciudades jardín (SIERRA ÁLVAREZ, 1990, p. 103-104).

Eran, en todos los casos, espacios más o menos cerrados donde era más fácil ejercer un control y disciplina sobre los trabajadores, aunque la simple distribución del espacio, su distribución y el lugar o el tiempo que cada individuo debía ocupar ya eran suficientes elementos de control (FOUCAULT, 1978, p. 141-156).

Las viviendas cuartel fueron muy habituales en los ámbitos mineros y siderúrgicos europeos, donde destacan las fábricas Krupp, en Essen, Alemania (SICA, 1981, p. 938-941) y en menor medida en los núcleos ferroviarios, si bien en España se pueden documentar algunos casos de gran interés, como los de la compañía Norte y, sobre todo, la denominada Casa Gran de Portbou, construida por la compañía MZA, que asume plenamente este modelo de cuartel donde conviven todas las familias, e incluso se ubica en la planta superior un espacio para los solteros (CUÉLLAR *et al.*, 2005, p. 126).

Pero la ciudad jardín tampoco era un espacio inocente en el que solo se buscaba la privacidad de los empleados. Esta privacidad estaba, en cierto modo, garantizada de puertas a dentro, pero el poblado en su propio aislamiento avalaba el control de los que allí vivían y de ahí surgen una serie de elementos arquitectónicos que ejercían esa función de custodia. Por un lado, estaban las vallas o cercamientos, que también estaban asociados a una función fiscal (CUÉLLAR *et al.*, 2005, p. 89-91), como era el establecimiento de recintos cerrados. Por otro lado, también era frecuente la ubicación en altura, o en un sitio preminente, de los edificios de los responsables del núcleo; así, la vivienda del ingeniero como elemento principal de vigilancia forma parte del perfil de Paranapiacaba, Brasil (CRUZ, 2007). Si bien, la mayor supervisión era realizada,

incluso de modo inconsciente, por los propios vecinos, que conocían con todo detalle el ir y venir de los que formaban parte de la comunidad, y detectaban pronto cualquier comportamiento que se saliera de la norma (WILLIAMS, 1915).

En las viviendas de la década de 1920 aparecen nuevos modelos, al menos en Europa, basados en las viviendas en altura, eso sí, ya alejadas de los pabellones del siglo XIX, que se instalan también en barrios completamente urbanizados y que mantienen la forma de ciudad jardín, como ocurre en el caso de algunas *cités des cheminots* francesas, como de Noblemaire en Vénissieux, y Jacquard, Maisons Mangini y HBM en Oullins (CHEVANDIER, 1989).

De todos modos, entendemos que la lectura sobre estas ciudades de empresa y poblados obreros es compleja y puede estar distorsionada por el paso del tiempo. Quizá utilizamos lentes de cerca para mirar lejos y esto nos puede llevar a tener una imagen “demasiado” idílica de esos espacios, promovidos por la industrialización y el progreso económico general de la sociedad contemporánea. Sin embargo, tal y como nos recuerdan algunas recientes publicaciones, a partir de este “progreso” no debemos interpretar que los cambios derivados de la Revolución Agrícola o de la Revolución Industrial, como elementos principales de la transformación económica en la humanidad, conllevaran necesariamente una mejora en el bienestar y la felicidad de las personas (DIAMOND, 2010; FELICE, 2020; HARARI, 2014).

Quizá todo lo contrario, tal y como advirtiera Crawford (1995), el paraíso de la clase obrera no se encontraba en estas ciudades de empresa o poblados obreros, y de los diferentes alegatos que califican a estos núcleos como un espacio de represión donde patrón y empresa ejercían toda su autoridad opresiva, quizá este es el que mejor contextualiza la larga tradición humana de explotación de la mano de obra por parte de los poderosos:

The idea behind the *Sic vos non vobis* of Virgil has always been uppermost in the minds of the powerful. This it was that doomed the captives of the Greeks and Romans to a life of wretchedness and misery in the mines. This was responsible for the subjugation of the English peasants, and their reduction to the order of serfs in feudal times. And this is what would enslave the labouring classes in mine, field, and factory today. It must not be permitted. There is a way to defeat it. That is by law. Not a law made by the depredators but by the workers themselves. They have the means at their disposal (WILLIAMS, 1915, p. 19).

El autor de esta reflexión es Alfred Williams, un poeta británico que antes de dedicarse plenamente a la creación literaria fue herrero en los talleres de una de las ciudades ferroviarias más importantes de Gran Bretaña: Swindon, de la compañía Great Western Railway. El herrero poeta, como era conocido, alude aquí a una conocida locución latina (*Sic vos non vobis*: así vosotros, no para vosotros) para insistir en la idea de la existencia de una clara explotación de los trabajadores en el sistema fabril, como antes lo habían sido los esclavos en el mundo clásico o los siervos de la gleba en el periodo medieval, y esto debería estar permitido, clamaba, y alentaba a los obreros a organizarse.

Años después del declinar de estas ciudades de empresa y poblados obreros, que como hemos visto se fue verificando durante la segunda mitad del siglo XX, las viviendas y los inmuebles abandonados recuperaron en no pocos lugares de forma paradójica un uso bastante diferente para el que fueron concebidos. Así, los trabajadores retirados o sus descendientes reconvirtieron estas viviendas en segundas residencias o lugares de vacaciones. Se dio así la paradoja de que estas viviendas, concebidas como espacios de disciplina y control, se reconvertían para la clase trabajadora en lugares de ocio y disfrute de espacios abiertos en relativa cercanía con la naturaleza. Esto ha ocurrido en las últimas décadas en antiguos poblados mineros, ferroviarios, salineros o de embalses, entre otras muchas actividades. No andaba, pues, descaminado Sica que estudió como un binomio a las ciudades de empresa y a las ciudades de vacaciones. Estas últimas habían sido diseñadas desde finales del siglo XIX para el disfrute de las clases capitalistas en entornos naturales pintorescos y sublimes, junto a elevadas montañas, amplias playas o relajantes fuentes termales (SICA, 1981, p. 905).

En otros casos de antiguas ciudades de empresa o pueblos obreros se dispone en la actualidad de diferentes figuras de protección patrimonial que permiten conocer con detalle su distribución y evolución, pueden ser visitados o, incluso, están integrados en proyectos de preservación y puesta en valor: Akroydon (Gran Bretaña), Bustiello (España), Colonia Sedò (España), Grand Hornu (Bélgica), Le Creusot (Francia), Margaretenhöhe (Alemania), New Lanark (Gran Bretaña), Paranapiacaba (Brasil), Solvay-Rosignano (Italia), Swindon (Gran Bretaña), Tegnier (Francia), etc. Si bien, no existen un patrón uniforme de tratamiento, se impone cada vez la búsqueda de un reclamo similar al marketing turístico que atraiga a un mayor número de visitantes, consecuencia de la mayor diversidad de la oferta turística actual y un aumento indudable de la demanda de ocio cultural que ayuda

a incluir este tipo de visitas o estancias en los circuitos turísticos tradicionales. En todo caso, la especulación que se produce en torno a estas viviendas es un problema que dificulta sobremanera la atención a estos espacios y su gestión patrimonial y una correcta y necesaria interpretación (TILDEN, 2006).

REFERÊNCIAS

- BALCHIN, P. N. (ed.). *Housing policy in Europe*. London; New York: Routledge, 1996.
- BENÉVOLO, L. *Historia de la arquitectura moderna*. 8. ed. revisada y ampliada. Barcelona: G. Gili, 2007.
- BERGERON, L. (ed.). Villages ouvriers, utopie ou realites? *In: ACTES DU COLLOQUE INTERNATIONAL DU FAMILISTÈRE DE GUISE, L'ARCHEOLOGIE INDUSTRIELLE EN FRANCE*. L'Heur de Laon, Le CILAC, 1994.
- BONES BELTRAMI, A. M.; SILVEIRA BRAGHIROLI, A. Villas obreras la materialización de una nueva división del trabajo. *Apuntes: Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, v. 19, n. 1, p. 30-47, 2014.
- CARLSON, L. *Company towns of the Pacific Northwest*. Seattle: University of Washington Press, 2003.
- CHASTAGNARET, G. *L'Espagne, puissance minière dans l'Europe du XIXe siècle*. Madrid: Casa de Velázquez, 2000.
- CHEVANDIER, C. Les cités PLM dans l'agglomération lyonnaise au cours des années trente: les cas de Vénissieux et d'Oullins. *In: Les Chemins de fer, l'espace et la société en France*. Paris: Editions la Vie du Rail, 1989, p. 253-263.
- COHEN AMSELEM, A. *El Marquesado del Zenete, tierra de minas: transición al capitalismo y dinámica demográfica (1870-1925)*. Granada: Diputación Provincial de Granada, 1987.
- CRAWFORD, M. *Building the workingman's paradise: the design of American company towns*. New York: Verso, 1995.
- CRUZ, T. F. dos S. *Paranapiacaba: a arquitetura e o urbanismo de uma Vila Ferroviária*. São Carlos: Universidade de São Paulo, 2007.
- CUÉLLAR, D. Railway Towns: a Long-term Global Perspective. *HoST*, v. 12, p. 132-153, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.2478/host-2018-0006>.
- CUÉLLAR, D.; JIMÉNEZ VEGA, M.; POLO MURIEL, F. *Fundación de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.
- DIAMOND, J. *Armas, gérmenes y acero*. México: Debolsillo, 2010.
- DINIUS, O. Paternalismo estatal, bienestar y control social en la construcción de Volta Redonda. *Avances del Cesor*, p. 151-172, 2013.
- DINIUS, O. J.; VERGARA, A. *Company Towns in the Americas: Landscape, Power, and Working-class Communities*. Athens: University of Georgia Press, 2011.

- DOERINGER, P. B.; PIORE, M. J. *Mercados internos de trabajo y análisis laboral*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1985.
- DOREL-FERRÉ, G. *La Colònia Sedó d'Esparreguera: la llarga trajectòria d'una colònia industrial emblemàtica*. Esparreguera: Juntament d'Esparreguera; Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat, 2021.
- DOREL-FERRÉ, G. *Le patrimoine industriel dans tous ses états: un hommage à Louis Bergeron [journées tenues les 21-23 juin 2017 au Musée de l'Ardenne, Charleville-Mézières]*. Chambéry: Université Savoie-Mont Blanc, 2019.
- DOREL-FERRÉ, G. (ed.). *Villages ouvriers et villes-usines à travers le monde*. Chambéry: Université de Savoie Mont Blanc, 2016.
- DRUMMOND, D. 'Specifically Designed'? Employers' labour strategies and worker responses in British Railway Workshops, 1838-1914. *Business History*, v. 31, p. 8-31, 1989. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/00076798900000030>.
- DRUMMOND, D. K. *Crewe: Railway Town, Company and People, 1840-1914*. Scholar Press, 1990.
- FELICE, E. *Historia económica de la felicidad: una nueva visión de la historia del mundo*. Barcelona: Critica, 2020.
- FERRARI, M. Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes*, v. 24, p. 26-43, 2011.
- FERREIRA, C. M. B. *Os trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro portugueses no Entroncamento, 1860-1910*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2006.
- FOUCAULT, M. *Vigilar y castigar*. Buenos Aires: Siglo XXI, 1978.
- FOURQUET, F.; SZPUNBERG, A.; MURARD, L. *Los equipamientos del poder: ciudades, territorios y equipamientos colectivos*. Barcelona: G. Gili, 1978.
- GARCÍA-VÁZQUEZ, C. *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*. Barcelona: G. Gili, 2016.
- GARNER, J. S. (ed.). *The Company Town: Architecture and society in the Early Industrial Age*. Oxford: Oxford University Press, 1992.
- GIEDION, S. *La mecanización toma el mando*. Barcelona: G. Gili, 1978.
- GLAESER, E. *El triunfo de las ciudades: cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices*. Barcelona: Taurus, 2011.
- GODOY ORELLANA, M. Paternalismo industrial y disciplinamiento cultural en el mundo festivo de las ciudades carboníferas chilenas: Lota, 1920-1950. *Atenea (Concepción)*, p. 31-48, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.4067/S0718-04622016000200031>.
- GONZALEZ URRUELA, E. *De los tajos a los embarcaderos: la construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1914)*. Barcelona: Ariel, 2001.
- GUERRAND, R.-H., CASTRILLO ROMÓN, M. A. (ed.). *La Ciudad Jardín cien años después. Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, v. 6, 2001.

HARARI, Y. N. *De animales a dioses: breve historia de la humanidad*. Barcelona: Penguin Random House, 2014.

HEILBRONER, R. L. *Los filósofos terrenales: vida, tiempo e ideas de los grandes pensadores de la economía*. Madrid: Alianza, 2015.

HIRSCHMAN, A. O. *La estrategia del desarrollo económico*. México: Fondo de Cultura Económica, 1981.

HOBSBAWM, E. J. *La era del imperio (1875-1914)*. Barcelona: Critica, 2003.

HOBSBAWM, E. J. La aristocracia obrera, a revisión. In: *Historia económica: nuevos enfoques y nuevos problemas*. Barcelona: Crítica, 1981, p. 214-230.

HOBSBAWM, E. J. *Trabajadores: estudios de historia de la clase obrera*. Barcelona: Crítica, 1979.

HUDSON, J. C. *Plains country towns*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1985.

LANDES, D. S. *Progreso tecnológico y Revolución industrial*. Madrid: Tecnos, 1979.

LOWE, J. B. *Welsh Industrial workers housing, 1775-1875*. National Museum of Wales, 1977.

MÉNDEZ, R. *Geografía económica: la lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona: Ariel, 1997.

MERCIER, L. Borders, gender, and labor: Canadian and U.S. mining towns during the Cold War Era. In: *Company towns in the Americas: landscape, power, and working-class communities*. Athens: University of Georgia Press, 2011, p. 158-177.

MILLER, C. *El tren lunático*. A Coruña: Ediciones del Viento, 2019.

MOKYR, J. *La Palanca de la riqueza: creatividad tecnológica y progreso económico*. Madrid: Alianza, 1993.

MORAIS, M. de, 2002. *As vilas ferroviárias paulistas: arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários*. São Carlos, 2002. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo.

NAVARRO, B. J. *Um império projectado pelo “silvo da locomotiva”*: o papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930). Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 2016.

NETO, M. da C. *In town and out town: a social history of Huambo (Angola), 1902-1961*. London: University of London, 2012.

PINOL, J.-L.; WALTER, F. *Historia de la Europa urbana: la ciudad contemporánea hasta la Segunda Guerra Mundial*. Valencia: Universitat de València, 2011.

PODMORE, F. *Robert Owen: a biography*. London: Haskell House, 1971.

POLLARD, S. *La conquista pacífica: la industrialización de Europa, 1760-1970*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 1992.

PORTILLO, F.; MAR MOLINERO, C. Mercados laborales internos en la compañía ferroviaria MZA, 1882-1889. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año 26, n. 1, p. 109-136, 2008.

RANTANEN, K. (ed.). *Living industrial past: perspectives to industrial history in the Tampere regio*. Tampere: Museum Centre Vapriikki Tampere; Finnish Labour Museum Werstas Publications, 2010.

REVILL, G. E. *Paternalism, community and corporate culture: a study of the derby headquarters of the Midland Railway Company and its workforce, 1840-1900*. Loughborough: Loughborough University, 1989.

RIBEILL, G. Quand le PLM délocalise ses dépôts de locomotives... Tonnerre: un destin ferroviaire précaire. *Revue d'Histoire desde Chemins de Fer*, v. 38, p. 87-108, 2008.

ROSENBERG, N. *Tecnología y economía*. Barcelona: G. Gili, 1979.

RULE, J. *Clase obrera e industrialización: historia social de la revolución industrial británica, 1750-1850*. Barcelona: Crítica, 1990.

SÁNCHEZ, J.-E. *Espacio, economía y sociedad, Economía y demografía*. Madrid: Siglo XXI, 1991.

SANTOS REDONDO, M. *Robert Owen, pionero del management*. Documentos de trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, 2000, p. 1-39. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/24140179_Robert_Owen_pionero_del_managem ent.

SENNETT, R. *Construir y habitar: ética para la ciudad*. Barcelona: Anagrama, 2019.

SERRA, R. *Colònies tèxtils de Catalunya*. Manresa: Fundació Caixa de Manresa; Angle Editorial, 2000.

SICA, P. *Historia del urbanismo: el siglo XIX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.

SIERRA ÁLVAREZ, J. *El obrero soñado: ensayo sobre el paternalismo industrial*. Madrid: Siglo XXI, 1990.

SIKAINGA, A. A. *City of steel and fire: a social history of Atbara, Sudan's railway town, 1906-1984*. Heinemann, 2002.

SILVA, M. B. Poblados ferroviarios del N.O.A. 2 c: *Construcción de la Ciudad*, n. 19, p. 28-31, 1981.

SIMÉON, O. *Robert Owen's Experiment at New Lanark: from paternalism to socialismo*. Cham: Palgrave Macmillan, 2017.

TILDEN, F. *La interpretación de nuestro patrimonio*. Pamplona: Asociación para la Interpretación del Patrimonio, 2006.

VAN HEESVELDE, P. Living apart together? La ville de Malines et l'Arsenal - Atelier central desde Chemins de fer de l'Etat (1836-1914). *Revue d'Histoire desde Chemins de Fer*, v. 28-29, p. 420-437, 2003.

WILLIAMS, A. *Life in a Railway Factory*. Chalford: Amberley Publishing, 1915.

WRIGLEY, E. A. *Gentes, ciudades y riqueza: la transformación de la sociedad tradicional*. Barcelona: Crítica, 1992.

Domingo Cuéllar é Professor de História Econômica da Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales da Universidad Rey Juan Carlos, na cidade de Madrid, na Espanha. Doutor em História pela Universidad de Almería. Licenciado em Geografia e História pela Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) e Especialista em Transportes pela Universidad Politécnica de Madrid.

Fernanda de Lima Lourencetti é Doutoranda em História na Universidade de Évora, em Portugal, onde integra o Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades (CIDEHUS). Mestra pelo Projeto Tutorado do Master Erasmus Mundus TPTI - Técnica, Patrimônio e Território Industrial, realizado pelas Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Università Degli Studi di Padova e Universidade de Évora. Graduada em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), câmpus de Bauru, em São Paulo, Brasil. Bolsista da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), de Portugal.

Eduardo Romero de Oliveira é Professor do Departamento de História da Faculdade de Ciências e Letras, câmpus de Assis, e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), em São Paulo, Brasil. Também é Professor do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UNESP câmpus de Bauru. Livre-Docente em Patrimônio Cultural pela UNESP. Pós-Doutor pela Universidade do Minho, em Portugal, e pela Universidade de Birmingham, na Inglaterra. Doutor em Filosofia e Mestre em História pela Universidade de São Paulo (USP). Graduado em História pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

Como citar:

CUÉLLAR, Domingo; LOURENCETTI, Fernanda de Lima; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Ciudades de empresa y poblados obreros: una (necesaria) revisión historiográfica. *Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v. 18, n. 1, p. 1-18, jan./jun. 2022. Apresentação do dossiê: *Cidades operárias: do território à identidade*. Disponível em: pem.assis.unesp.br.