

## **La lucha por la calle. Conflictos en la redefinición del espacio público en las ciudades de comienzos de siglo XX**

**RUBÉN PALLOL TRIGUEROS**

*DEPARTAMENTO DE HISTORIA MODERNA E HISTORIA CONTEMPORÁNEA.*

*UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID<sup>1</sup>*

*rpallolt@ucm.es*

*¿Quién construyó Tebas, la de las siete Puertas?  
En los libros aparecen los nombres de los reyes.  
¿Arrastraron los reyes los bloques de piedra?  
Y Babilonia, destruida tantas veces,  
¿quién la volvió siempre a construir? ¿En qué casas  
de la dorada Lima vivían los constructores?  
¿A dónde fueron los albañiles la noche en que fue terminada la Muralla  
China?  
Bertolt Brecht, «Preguntas de un obrero que lee»*

1. Los versos de Brecht que encabezan este artículo han sido ya citados innumerables veces en las reflexiones sobre la profesión del historiador. Y sin embargo no se han desgastado: la advertencia que contienen sigue vigente. Todavía es necesario contrarrestar una forma dominante de escribir historiografía en la que los protagonistas son los grandes hombres, la elite blanca y masculina, que por lo general ha detentado el poder. Hay que seguir reivindicando otra historia escrita «desde abajo», que reintegre a las clases subalternas en el relato, que visibilice a las mujeres hasta hace poco

1 Esta investigación forma parte de las actividades del grupo de investigación «Espacio, sociedad y cultura en la Edad Contemporánea» de la Universidad Complutense de Madrid. Su realización ha sido posible gracias a la concesión de un proyecto de investigación titulado «La sociedad urbana en la España del primer tercio del siglo XX. Madrid y Bilbao, vanguardia de la modernidad, 1900-1936» (HAR2015-65134-C2-1-P) del Plan Nacional de I+D, Programa Estatal de fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia. Subprograma Estatal de Generación de Conocimiento, financiado por MINECO/FEDER.

ocultadas, que subraye el papel que movimiento obrero, protesta popular o revuelta de los dominados han hecho a la forja de nuestro mundo. En fin, frente a libros que siguen ordenando y explicando los acontecimientos en función del reinado de tal o cual monarca o del gobierno de tal o cual político, como si todo lo que sucediera dependiera de sus voluntades, hay que ofrecer retratos que incorporen la acción decisiva de otros actores: la gente de a pie, corriente y anónima, la que uno tras otros ha colocado los ladrillos de nuestro edificio social.

2. Esta persistencia del relato centrado en las elites, siendo grave en los enfoques de la historia política, económica y hasta en la historia social, todavía lo es más en aquellos textos que podrían ser calificados como de historia urbana. La narración de cómo se han desarrollado las ciudades, la manera en que se ha configurado su paisaje arquitectónico y se han desarrollado las infraestructuras de transporte en las grandes urbes todavía se hace depender en exceso de figuras excepcionales. En estos relatos París es obra del barón Haussmann como Barcelona lo es de Ildefonso Cerdá. El crecimiento de las ciudades es el resultado del genio de arquitectos, ingenieros cuando no de alcaldes y políticos. En parte, que la vida de las grandes ciudades se siga narrando así, se debe a que este relato ha sido dejado en manos exclusivas de arquitectos y urbanistas, cuyas reflexiones por lo general se han circunscrito a los problemas de su profesión cuando no a su defensa corporativa. Otro enfoque en historia urbana, que se reclame tanto en la historia social como en la historia cultural, puede ofrecer un resultado muy diferente, integrando a los albañiles de la muralla China o a quienes reconstruyeron la Babilonia tantas veces destruidas. Esto implica no sólo incorporar a los sufridos trabajadores que pusieron ladrillo tras ladrillo, arrastraron piedras o cavaron zanjas siguiendo las órdenes y los planes de los arquitectos y planificadores. La historia desde abajo supone también considerar que los diseños de la ciudad responden a las presiones y demandas de sus habitantes y vecinos, que también deben ser obedecidas por los arquitectos e ingenieros, políticos y administradores; implica, entender que la configuración urbana surge de una relación de fuerzas más compleja al tiempo que considera que hacer ciudad es algo más que dibujar edificios o trazar infraestructuras en un plano.

3. Este artículo quiere ser una contribución en la dirección de este enfoque en historia de las ciudades. El objetivo fundamental del texto es la reflexión en torno a la calle como configuración urbana y como escenario de la

vida social y cultural. Comprende dos partes diferenciadas. En una primera, se propone un enfoque para los estudios urbanos, centrado en la vida callejera y sus conflictos. Así, se traza una interpretación de larga duración sobre las relaciones entre las distintas fuerzas que configuran la calle y dan sentido y orden a la vida que se desarrolla en ella en el mundo contemporáneo. En este relato se defenderá que, lejos de ser la calle en la edad contemporánea una expresión del progreso y la armonía del desarrollo urbano moderno, esta fue, y lo es todavía, fundamentalmente un espacio de conflicto entre las formas diversas de entender la vida en la ciudad y en la que se oponen tanto las visiones de tradición y modernidad, como los intereses confrontados de diferentes grupos sociales, o de autoridades y técnicos y habitantes. No fue ni es la calle un campo de conflicto entre sólo dos bandos, que puedan ser claramente delimitados, sino un terreno de disputa complejo entre una vida urbana que crece más o menos silvestre y el deseo desde diversos colectivos por ordenarla o encauzarla de acuerdo con diferentes intereses y concepciones de lo que es deseable y armonioso como vida comunitaria.

4. Una segunda parte del texto se ocupará de ilustrar esta propuesta con un caso de estudio, mostrando algunos de esos conflictos callejeros en uno de los periodos críticos en el desarrollo de Madrid: el primer tercio del siglo XX. En estos años la capital española se incorporó a las dinámicas de crecimiento y transformación urbana que ya se desplegaban en el mundo occidental. En vez de caracterizar el periodo en el tono teleológico progresista que ha sido característico de la historia liberal, cabe hacerlo como un tiempo de crisis y conflicto y de disputa entre muy diferentes modelos y formas de organizar la vida comunitaria en la ciudad. Un periodo, que como se verá, considero crítico por lo que tiene de ruptura con formas de organización social anterior y propuesta de otras nuevas. Y particularmente interesante para lo que aquí nos ocupa ya que en la calle se mostró el conflicto y la pugna por decidir qué nuevo orden establecer en una vida urbana fuertemente renovada.

## **La calle en disputa en la ciudad contemporánea**

---

### EL DERECHO A LA CIUDAD EN PERSPECTIVA HISTÓRICA

5. En su ensayo sobre *El derecho a la ciudad* de 1968, Henri Lefebvre realizaba una distinción que todavía hoy parece necesario subrayar en los análisis de la vida urbana: no es lo mismo el urbanismo que la vida urbana, el diseño de la ciudad que su desarrollo real, la voluntad de arquitectos y gobernantes de dar forma a la convivencia que la práctica real y cotidiana de los habitantes (Lefebvre, 2017). Es más, entre estos distintos polos que marcan el desarrollo de una ciudad o de lo urbano, se establecen relaciones normalmente marcadas por el conflicto y el enfrentamiento, más que por la armonía que muchos especialistas, técnicos y políticos pretenden encontrar. Si Lefebvre recalca esta distinción, se debía en parte a la desigual atención que uno y otros asuntos habían recibido por parte de académicos y especialistas. En un tiempo en que el urbanismo se había consolidado como saber técnico y contaba con cátedras universitarias especializadas, se advertía la escasa participación (o la poca atención prestada) a otras voces que abordaran la ciudad desde lo vivido, como un producto social, como el resultado de las interacciones de sus habitantes:

¿Quién lee este libro abierto? ¿Quién recorre esta escritura? No es un tema bien definido y, sin embargo, una sucesión de actos y encuentros sobre este mismo plano conforma la vida urbana o lo urbano. Esta vida urbana intenta que los mensajes, las órdenes, las presiones procedentes de altas instancias se vuelvan contra ellas mismas. Intenta apropiarse del tiempo y el espacio, rompiendo con el dominio que estos establecen, apartándoles de su objetivo, cortocircuitándolos. Asimismo, interviene en la ciudad y en la manera de habitar, más o menos. Lo urbano sería así, más o menos, obra de los ciudadanos en lugar de imponerse a ellos como un sistema: como un libro ya terminado (Lefebvre, 2017; 88)

6. La dimensión conflictiva del desarrollo urbano era un asunto al que prestaba particular atención Lefebvre y que hasta hace poco se ha presentado de manera escasa en los recuentos históricos, mucho más tendentes a caracterizar la evolución de las ciudades como un proceso de progreso continuado y casi armónico, muy en línea con las interpretaciones teleológicas propias de la teoría de la modernización (Pallol, 2017b). Así, por lo general, se nos presentan las cifras de población, del crecimiento espacial, o del incremento de la actividad económica, en una progresión que invita a observar la urbanización como un fenómeno inevitable e imparabile. Y

cuando se nos señalan los problemas derivados de la vida urbana (tales como la insalubridad de muchos de sus espacios, los problemas de circulación de los automóviles, la inseguridad ciudadana o las faltas de vivienda para la población), muchas veces se nos caracterizan con la única intención de evaluar el acierto de las reformas introducidas por gobernantes y urbanistas, presentados como los guías hacia un futuro siempre mejor.

7. Lefebvre, en cambio, prefería observar la construcción de la ciudad como el resultado de un proceso dialéctico que enfrentaba dos fuerzas. Por un lado, la vida de los habitantes de la ciudad, que identifica en ocasiones con «lo urbano» o con «la vida urbana» y, por el otro la determinación de las autoridades, elites y técnicos que pretendían imponer un orden a esa vida urbana, apelando a una ciencia del urbanismo que, como denunciaba Lefebvre, lejos de ser aséptica y neutra, era pura ideología, implicaba un proyecto social determinado y respondía a unos intereses concretos en su propuesta de ordenar el espacio (Lefebvre, 2017; 63-66). La consecuencia lógica era un cierto pesimismo frente al optimismo progresista sobre la modernización de la ciudad: los cambios, las reformas, los proyectos urbanizadores, aunque pudieran traer mejoras netas, también implicaban pérdidas y sacrificios, particularmente para los grupos sociales que habitaban la ciudad y se encontraban en una posición de subordinación y excluidos de las deliberaciones y de la toma de decisiones sobre las reformas. En fin, la ciudad construida y las normas que la organizaban no eran el resultado de una trayectoria natural y la aplicación más o menos certera de un conjunto de arbitrios dictados por la ciencia del urbanismo sino el resultado de una pugna desigual, entre vecinos y gobernantes, usuarios de la calle y técnicos e ideólogos especializados en la gestión y control de la ciudad.

8. Según Lefebvre, cada proyecto de reforma de la ciudad implicaba el privilegio de una definición y utilización de la calle y del espacio público urbano en perjuicio de otros, que eran discriminados o abolidos. Aunque con interés en la reflexión histórica, su condición de sociólogo y activista le empujaba a diagnosticar, en 1967, que había sido la industrialización la gran responsable de la destrucción de las ciudades antiguas y su reconfiguración tal y como se vivían en ese momento (Lefebvre, 2017; 93-103). Así, el valor de uso de las calles había sido sustituido por un exclusivo valor de cambio, siguiendo la terminología marxista. En otras palabras: mientras en el pasado la ciudad había sido escenario de una multiplicidad de interacciones y encuentros, así como de actividades de los habitantes y de los visitan-

tes que llegaban a ella, la llegada del nuevo modo de producción que conocemos como capitalismo industrial había reordenado la vida urbana de acuerdo con su propia lógica y en busca de su propio beneficio. El fenómeno ha sido suficientemente descrito para que nos basten unas cuantas pinceladas de recuerdo: la abolición de los gremios que puso fin a la organización corporativa de la ciudad y abrió las puertas a la producción a gran escala en factorías de tintes dickensianos; el cambio de régimen de propiedad del suelo y de los bienes inmuebles que desató los procesos especulativos inmobiliarios en las ciudades y ha desembocado en un precio creciente de la vivienda; en consecuencia, la condena de los habitantes de menos recursos a instalarse en barrios cada vez más alejados al tiempo que las elites se autosegregaban y se separaban del resto de los vecinos; la imposición de los principios de circulación en las calles donde automóviles y autobuses y otros vehículos a motor tenían la prioridad por encima de su disfrute como paseantes o su aprovechamiento por los comerciantes ambulantes o fijos.

9. En fin, la avalancha industrial sobre las ciudades implicó un cambio radical en las formas de vida de los ciudadanos que, en muchas ocasiones se ha celebrado como un signo de modernización y progreso y por tanto de mejora por aquellos más dispuestos a hacer propaganda del sistema económico creado o a plegarse a las autoridades en plaza. Sin embargo, como nos proponía Lefebvre, también puede ser observado dicho proceso como el de la destrucción de formas de vida y el perjuicio de aquellos excluidos de las decisiones sobre la reforma urbana: trabajadores ahora expulsados hacia los márgenes urbanos y alejados del contacto con la antaño rica vida cultural de la ciudad antigua, viandantes que ceden el paso a los automóviles o habitantes de los centros urbanos que deben tragar con la contaminación que se presenta como precio inevitable del progreso, pequeños comerciantes y empresarios incapaces de competir en el corazón económico de la urbe en un contexto de especulación inmobiliaria y de nuevas reglamentaciones que favorecen a los grandes inversores.
10. La actualidad de estos planteamientos es evidente. Solo hace falta cambiar algunos de los términos para redescubrir en los comienzos del siglo XXI una pugna similar entre la reivindicación de un valor de uso de las calles y su explotación en función de valor de cambio. Pensemos si no en las cada vez más agrias tensiones que viven muchos de los barrios centrales de las grandes ciudades al calor de la gentrificación y de la turistificación. Mientras unos cantan a la necesidad de reformar para generar riqueza y sal-

var la ciudad de su crisis y estancamiento económicos, otros lamentan la pérdida de una forma de vida, denuncian su exclusión de la ciudad en favor de los clientes y los consumidores y tratan de resistir o de plantear otras vías para su desarrollo sostenible. Pero si viajamos al pasado también podemos encontrar precedentes de esta lucha por definir y configurar la ciudad, conflictos entre la vida urbana desarrollada por sus habitantes y el esfuerzo de las autoridades por encauzarla, restringirla y reglamentarla de acuerdo con unos u otros intereses. ¿O acaso no se plantearon tensiones y conflictos cuando durante el siglo XIX se reordenaron los centros de las ciudades de Europa? (De Miguel, Beascochea y Dantas, 2018) ¿O anteriormente, cuando en defensa de los principios de libertad económica se proscribían asociaciones gremiales y regulaciones del mercado que eran ahora presentadas como privilegios? (Nieto y Zofío, 2015; Bahamonde y Toro, 1978) También esto era reordenación de la vida urbana, pues esta es fundamentalmente intercambio y el modo en que se regule dicho intercambio entre fuerza de trabajo y producto elaborado influye directamente en el corazón de la vida urbana.

11. La propuesta en este artículo, siguiendo la estela de Lefebvre y otros autores, es entender el desarrollo de la ciudad contemporánea, o la ciudad moderna si se prefiere este término, como una secuencia de periodos discontinuos de crisis y reformas más que como un progreso ordenado en el que se va aplicando una especie de plan que nos guía hacia la modernidad. Es más, este tiempo de la creación de la ciudad moderna, abierto hacia 1750, habría estado presidido más por los periodos de crisis, de conflicto entre diversas concepciones de la ciudad que por los periodos de una cierta estabilidad y de consenso en las que un proyecto determinado de organización social y de adecuación del espacio es aplicado y aceptado por el conjunto de los habitantes (Harvey, 2013). Y, sobre todo, son breves los periodos en que dichos proyectos y acciones de reforma se muestran efectivos, sin crear nuevos problemas y conflictos a medida que son puestos en marcha. Con esta interpretación no se pretende una visión catastrofista ni pesimista de la transformación de la vida en las ciudades; tampoco se pretende negar las mejoras que, sin duda, algunas medidas de reforma y reordenación del territorio han traído a nuestras sociedades. Más bien se pretende reconsiderar el origen de la innovación y transformación urbana, trasladando el foco normalmente proyectado sobre los técnicos y planificadores hacia otros actores sociales más determinantes o más innovadores al crear

ciudad: los habitantes. Para ello tenemos que considerar que la urbanización no es tan sólo (aunque lo sea de manera importante) transformación del espacio construido o de las infraestructuras que dan soporte a la vida en un determinado hábitat, los edificios que se construyen, las calles que se iluminan o se asfaltan, las redes de transporte público que se tienden o los semáforos que se instalan en las esquinas: lo urbano también se teje a través de los usos del espacio, de las relaciones personales que se establecen entre sus usuarios y en la atribución y difusión de significados que se le otorgan a dichos espacios y dichas relaciones. En suma, la ciudad no es sólo la arquitectura que le da forma ni la tecnología que permite la subsistencia en ella sino la vida que se desarrolla en su seno. Y la hipótesis que aquí se plantea es que en determinados momentos las fisuras que se abrieron en el orden social resultaron particularmente creativas para generar nuevas formas de comportamiento y relaciones sociales en el marco de la ciudad contemporánea. Paradójicamente, dichos periodos fueron tenidos por los urbanistas y autoridades como de desorden y caos que llamaban a una reforma y a una acción enérgica de ordenamiento de la ciudad.

#### LA URBANIZACIÓN MODERNA OCCIDENTAL COMO CONFLICTO

12. La periodización que se propone a continuación peca, como toda generalización histórica, de traicionar a la realidad si la contrastamos con casos de estudio concretos. Y se podrá aducir con razón que tal o cual ciudad no presenta una evolución acorde con los ritmos señalados. Y desde luego que muchos de los núcleos urbanos hoy más dinámicos en el mundo (pensemos sólo en Los Ángeles, por ejemplo) ni siquiera existían como ciudad en la fecha temprana de mediados del XVIII para la que se inicia esta evolución global (Fogelson, 1968). Pero debe advertirse que esta caracterización de la evolución de las ciudades no se corresponde con ninguna en concreto; de hecho, se refiere en realidad a la sociedad urbana como una red cada vez más interconectada en la edad contemporánea de diversos núcleos o ciudades entre los que se produce un flujo cada vez más intenso de intercambios de mercancías, personas e ideas y por lo tanto una cada vez más íntima e intensa influencia mutua. Y en la medida en que una localidad concreta se incorpore a esta red cada vez más tupida aquella experimentará con mayor o menor intensidad las tensiones, las crisis, los cambios y las novedades que han configurado la vida urbana contemporánea. Y así, como veremos, en realidad es la exposición a las transferencias del exterior (ya sea gracias a la



llegada de mercancías, personas o ideas) el factor fundamental que ha desencadenado la erosión de lo viejo y la aparición de nuevos rasgos en las ciudades contemporáneas, y lo que, reivindicado sea de paso en este momento, exige con cada vez mayor urgencia un enfoque transnacional y global en la historia urbana (Ewen, 2015; 114-128).

13. Como ya se ha anunciado, cabría distinguir el arranque de un primer periodo hacia mediados del siglo XVIII, quizá a comienzos de esa misma centuria, en lo que fue un largo proceso de erosión de la ciudad del Antiguo Régimen, o como ha descrito convincentemente David Garrioch para el caso de París, el fin de la ciudad corporativa (Garrioch, 2002). A lo largo de las décadas que precedieron la Revolución Francesa, que este autor califica al menos para sus primeros episodios, como revolución parisina, se producen diversas transformaciones en la vida social que hacen inviable la supervivencia de las formas de organización de la vida comunitaria hasta entonces en funcionamiento. En parte se trata de una consecuencia, claro, de los cambios en las formas de producción y en la circulación cada vez más intensa de mercancías entre núcleos urbanos que ponen en jaque al mundo gremial. Pero también resultan fundamentales las recomposiciones en la estructura social de la población, con la llegada de nuevos trabajadores que buscan cada vez con mayor frecuencia establecerse en la ciudad y con la aparición de una nueva elite, burguesa que cambia radicalmente en sus actitudes respecto a la localidad: por un lado se distancia y se aleja de un pueblo del que se quiere distinguir tanto en sus comportamientos como en el espacio que habitan; por otro lado se identifican cada vez más con sus pares de otras localidades. Y esto nos conduce a otro nivel de transformación que es el cultural: la aparición de una primera cultura cosmopolita, que busca los referentes y los fundamentos para la ordenación de la vida en comunidad más allá de las fronteras de la localidad. Como factor cultural complementario también influyó la secularización del espacio público, que hizo concebible la radical transformación de la trama urbana, ahora liberada de todo lastre divino y disponible para cualquier uso. De las cenizas de la ciudad corporativa nació una nueva noción de ciudad, entre cuyas novedades más importantes estaba la de aparecer como un espacio en que se afirmaba la libre circulación y la igualdad de derechos de su uso independientemente de la procedencia del individuo; en fin, la ciudad abierta frente a la cerrada y la ciudad interconectada y cosmopolita frente a la que se anclaba en la tradición local.

14. El nacimiento de esta concepción no significó su inmediata implantación en la vida cotidiana de París ni de ningún otro núcleo urbano. No hace falta recordar que 1789 sólo fue el primer temblor de un ciclo de movimientos tectónicos que fueron resquebrajando el orden social y crearon uno nuevo. Temblores revolucionarios que tuvieron una clara plasmación urbana y que llegaron a su paroxismo en 1848, momento en que cabe cerrar este largo periodo de crisis inicial que supuso el fermento de nuevas concepciones de la ciudad. Aunque la concepción liberal de la ciudad fuera la que se acabó imponiendo, debe subrayarse que no fue la única manera de repensarla. Tampoco surgieron las nuevas propuestas únicamente de entre las clases medias o de la burguesía, como tampoco les podemos atribuir exclusivamente a estas los nuevos comportamientos ni los nuevos valores propios de la cultura urbana contemporánea. Precisamente, el impulso de las primeras medidas liberales de reforma de la ciudad y la implantación de sus principios de ordenación de la vida comunitaria tendrían como consecuencia una transformación de las condiciones de la vida de las clases populares que les llevaron a reconfigurar su identidad social. De nuevo en el caso de París contamos con un excelente y reciente estudio, el de Maurizio Gribaudi, que ilustra cómo las alteraciones provocadas por las reformas liberales en la vida cotidiana de las clases trabajadoras les llevaron a tratar de defender su uso del centro de la ciudad como su hábitat propio (Gribaudi, 2014). De esta defensa surgió una identidad social nueva, popular y trabajadora y nuevas formas de lucha en el espacio urbano (particularmente la barricada). Es verdad que no fueron armas suficientes en 1848, que se saldó con el triunfo de los principios liberales burgueses. Entre ellos se impuso la cada vez mayor segregación entre clases en la ciudad y con ello la expulsión del centro de la clases populares (Gaillard, 1998; Jacquemet, 1984); pero las experiencias de lucha dejaron un poso sobre el que emprender nuevas batallas por el derecho a la ciudad en los años posteriores, además de que nos recuerdan que hubo en aquel tiempo otras formas de entender la ciudad y su uso, en una sociedad que lejos de caracterizarse sólo por el progreso también lo hacía, quizá sobre todo lo hacía, por el conflicto en sus calles.
15. Los tiempos de la remodelación de París por Haussmann podrían considerarse como un primer periodo de imposición del orden urbanístico sobre la vida urbana, estableciendo sino un consenso, al menos un modelo casi hegemónico en sus principios de organización de la ciudad y la manera de construirla (Harvey, 2015). Los rasgos de este nuevo orden urbano pue-

den resumirse en la primacía de la circulación y la exigencia de una reforma de los centros urbanos, el imperio de la ley de la oferta y la demanda en los mercados inmobiliarios y el consecuente inicio de la segregación social cada vez más pronunciada entre barrios y, por supuesto, la consolidación del principio de apertura de las ciudades y su interconexión con otros núcleos de la trama urbana nacional y occidental. Los ecos del orden llegarían con más o menos retraso, pero se puede constatar que a lo largo y ancho de la red urbana occidental se fueron generalizando las grandes reformas y las operaciones de obras públicas que transformaron las ciudades (Pinol, 2003). En España fue la era de las primeras reformas de los cascos antiguos y cuando los primeros ensanches cambiaban las dinámicas de desarrollo urbano, si bien la transformación del paisaje arquitectónico o el crecimiento de las grandes poblaciones llegaron a ritmos más lentos que en otros países (Otero Carvajal, 2007).

16. Aunque pueda parecer paradójico, como frontera que abre un nuevo periodo de crisis urbana cabe señalar la Comuna de París, una revolución urbana que, en sus formas y estrategias, con la barricada como símbolo, se hacía eco de la lucha por el centro de la capital francesa de antes de 1848. Pero con lo viejo también asomaba lo nuevo; pues como un elemento distintivo de esta lucha por la ciudad de los *communards* aparecía el cada vez mayor protagonismo de las periferias como semillero revolucionario. Y es que uno de los rasgos de este nuevo ciclo crítico de urbanización, que se inaugura hacia 1870 y se clausura con la Segunda Guerra Mundial, fue el del desarrollo de los suburbios y los anillos obreros, como espacios que escapaban al control de las elites y de las autoridades. Dicho descontrol como otras formas que se percibieron de caos social o de comportamientos anómicos en las ciudades del momento eran en el fondo consecuencia de las fuerzas y procesos desplegados por la reforma de la vida urbana en clave liberal e industrial. Se asistió también entonces a un aumento en grado cualitativo en el proceso de interconexión de los núcleos entre los que se tejía la sociedad urbana moderna y con ello en el tráfico y conexión de poblaciones, mercancías e ideas (Lenger, 2012; Zimmermann, 2012). A partir de 1870 se desencadena una gran era de las migraciones que da combustible al crecimiento demográfico de las grandes ciudades al tiempo que disuelve viejas homogeneidades sociales y sienta las bases de poblaciones mestizas en lo cultural. También entonces despegaba una nueva oleada industrial que, no sólo reconfiguró la composición de clases, sino que rompió definitiva-

mente los lazos entre el espacio doméstico y el de la producción, así como tuvo consecuencias trascendentales en los roles de género. En fin, la revolución en las telecomunicaciones con la llegada de telégrafo, teléfono, la difusión de la fotografía, luego del cinematógrafo y de la radio provocarán una avalancha de información en las grandes ciudades, principales receptoras, creadoras y difusoras de una cultura de masas que anega y disipa los antiguos discursos legitimadores del orden social.

17. Todos estos procesos, que despegan con pesadez y lentitud hacia 1870, adquieren velocidad de crucero en el cambio de siglo y de vértigo durante la Primera Guerra Mundial, para cristalizar en un tiempo de crisis en el periodo de entreguerras. Las grandes ciudades entonces se convirtieron en los escenarios de un cambio cultural que adquiere dimensiones civilizatorias; o al menos así lo entiende una naciente sociología que vio en el fenómeno urbano una reconfiguración radical de las bases sobre las que se construye la vida social y comunitaria. De Simmel a Adorno y Horkheimer, de Durkheim a Louis Wirth y resto de miembros de la escuela de Chicago, pasando por Weber y un buen grupo de pensadores más, la vida urbana acapara cada vez más atención como expresión de la modernidad. La mirada hacia los comportamientos e identidades sociales de nuevo cuño que se expresaban en estas nuevas ciudades de la era de las masas, se movían entre la fascinación y el horror, entre la celebración de la modernidad y la condena de nuevos tiempos que traían lo que se consideraba como una degeneración civilizatoria. Lo mismo se podía aplaudir la llegada del automóvil que traía la velocidad y la autonomía, que se lamentaban los atascos y perturbaciones que generaban en el tráfico de las ciudades. Si unos caían en la seducción por la aparición de lo que se llamó la mujer moderna en las calles de las grandes ciudades, aquellas jóvenes trabajadoras, independientes en lo económico y desinhibidas en lo moral, otros las denunciaban como símbolo de disipación en las costumbres y de crisis de valores que amenazaban con derrumbar la civilización occidental. Había quienes sucumbían a las nuevas formas de arte industrializado y popular que distribuían los medios de comunicación de masas, desde el cine de Hollywood hasta el jazz, mientras otros se horrorizaban por lo que consideraban una forma de invasión bárbara que llegaba para aniquilar el refinado arte europeo (Horkheimer y Adorno, 2009). En fin, una época de ansiedades en torno a las nuevas formas de una cultura de masas que tenía su foco de germinación en las ciudades complejas, fragmentadas, interconectadas y

desbordadas de comienzos de siglo XX. Viena, Berlín, París, Londres, Buenos Aires, Chicago, Los Ángeles o Nueva York, pero también Madrid y Barcelona se movían entre lo sublime y el colapso en una época de fuertes tensiones en sus calles y que no pocos intelectuales retrataban en términos dramáticos (Schorske, 2011; Loberg, 2018; Wild, 2008; Jerram, 2011; Walkowitz, 2012; Stovall, 1990; Peiss, 1987; Oyón, 2008; Otero y Pallol, 2018).

18. Este periodo de crisis urbana y caos innovador que fueron los tiempos de entreguerras no se clausuró con una revolución sino con un cataclismo, el de la Segunda Guerra Mundial. A partir de entonces se abre otro tiempo de reordenamiento y en este caso, de asunción con claridad de un consenso ampliamente extendido sobre los postulados pretendidamente científicos que deben organizar racionalmente una ciudad. Los rasgos de este nuevo orden urbano, en su caracterización como tipo ideal, son bien conocidos por haberse denunciado por los urbanistas críticos en la estela de Lefebvre, Jacobs y otros autores (Lefebvre, 2017; Jacobs, 2011): la segregación de espacios en la ciudad, una especialización funcional cada vez más acusada, la conquista y domesticación de los suburbios, convertidos ahora gracias a la generalización del automóvil en el espacio protagonista de la vida urbana, mientras los centros antaño tan fértiles en generación de nuevos comportamientos e ideas quedaron abandonados (Agulles, 2017).
19. Como ya sucedió en tiempos de Haussmann y en los años inmediatamente posteriores, la cristalización de este nuevo orden urbano, sustentado en los saberes y recetas de un urbanismo que se presentaba como neutro ideológicamente y estrictamente técnico, fue uno de los factores para que resurgiera la siguiente crisis urbana. Y de nuevo entendemos crisis urbana como el contexto social y cultural en que se formulaban nuevas visiones de la vida en la ciudad y su gestión, alternativas o directamente opuestas a ese orden urbanístico dictado e impuesto por las autoridades y los técnicos. Primero porque desde muy pronto las recetas pretendidamente asépticas del urbanismo fueron denunciadas como puramente ideológicas; Jane Jacobs en Estados Unidos y Henri Lefebvre son las figuras quizá más destacadas de toda una corriente que expresó muy temprano una visión crítica y diferente de la planificación y organización de las ciudades. En segundo lugar, porque como ya había sucedido con las primeras grandes obras de planificación del XIX estos proyectos se mostraron incapaces de resolver muchos de los problemas que afrontaban, al tiempo que creaban otros nuevos que se convir-

tieron en fermento de nuevos comportamientos. Citemos únicamente cómo en el énfasis por la vida suburbana asociada a la cultura del automóvil y de la propiedad de vivienda unifamiliar, los centros de muchas metrópolis quedaron abandonados por las autoridades y a merced de los habitantes, asociados de muchas maneras. En ocasiones se convirtieron en pasto de las organizaciones criminales, deteriorados en las condiciones de vida de muchos de sus vecinos y acabaron cubriéndose de una aureola de peligrosidad y repugnancia que fue profusamente retratada por la prensa, el cine y diversas formas de cultura popular. Al tiempo, este carácter marginal de muchos barrios históricos de las ciudades hizo de ellos el lugar propicio para que se expresaran discursos y comportamientos alternativos, tanto en la innovación artística que trajo la contracultura y el *underground* como en las nuevas luchas políticas con claras implicaciones urbanas: por ejemplo en las tensiones raciales y étnicas en las grandes metrópolis o en el nacimiento del movimiento LGTBI, cuyo origen y escenario de gestación estaba en los barrios depauperados y olvidados en la era del gran urbanismo suburbial.

20. Por otro lado, como en la gestación de los periodos de crisis precedentes, fueron fuerzas de carácter global las que han creado las condiciones de este tiempo en el que aún hoy vivimos de cambio y reconfiguración de la ciudad y la vida que se desarrolla en ella. Y de nuevo podemos reducir estas fuerzas (aunque merecerían seguramente un análisis más complejo) en tres dimensiones. Primero atendiendo a los cambios en los modos de producción y el funcionamiento del mercado internacional en el marco de la globalización. Lo ilustra el proceso de deslocalización industrial, que ha llevado al surgimiento de ciudades fabriles en los países en vías de desarrollo y a la reconversión, a veces exitosa y a veces dramática de las antaño ciudades opulentas del primer mundo. Así hemos asistido a la muerte o decadencia de ciudades como Detroit, por poner un ejemplo bien conocido, mientras que actualmente asistimos a las tensiones de las nuevas formas de explotación del patrimonio de las ciudades y de su reorientación económica: es evidente en los conflictos en Barcelona a propósito de su turistificación. En segundo lugar, el incremento, en una nueva oleada, de los flujos migratorios, no sólo ha impulsado el crecimiento de la población en las ciudades, sino que ha profundizado aún más la mezcla entre grupos de identidad étnica diferente. A ello habría que sumar los cambios en la composición de población en las sociedades occidentales y luego en el resto del mundo, en

el que primero el baby boom de posguerra y luego un progresivo envejecimiento han tenido también fuertes consecuencias en las formas de vida urbana. En fin, una nueva revolución en transportes y los medios de comunicación de la era digital han producido un salto cualitativo más en la interdependencia entre distintas ciudades que conforman la red urbana, cada vez más vinculadas y atadas entre ellas. El cosmopolitismo se extiende al tiempo que se complejiza la definición de las comunidades que habitan en las grandes aglomeraciones, cada vez más heterogéneas; ello acontece mientras resurgen también las tensiones intracomunitarias, en un conflicto que cada vez con más claridad se perfila entre defensa de lo local y lo global, lo auténtico y lo cosmopolita y la soberanía y el derecho internacional.

21. Resulta imposible saber qué orden urbanístico se acabará imponiendo a esta situación de crisis en la vida urbana, o si ese orden llegará o, en cambio, deberemos acostumbrarnos, para bien o para mal, a la vida en esta condición crítica. Tampoco es esta la tarea del historiador, quien está más capacitado para ejemplificar uno de esos momentos de crisis urbanas. Es de esto de lo que se ocupa el siguiente apartado, describiendo cómo se encarnó la crisis urbana en una ciudad en un momento preciso de transformaciones de particular intensidad: Madrid a comienzos del siglo XX.

## **La modernidad en conflicto en las calles de Madrid**

### UNA HISTORIA DE MADRID CONFLICTIVA

22. A mediados del siglo XIX Madrid se incorporó con plenitud a la red urbana moderna (y con ello experimentó sus dinámicas de desarrollo y transformación y las mismas tensiones y conflictos que otras grandes ciudades) (Carballo, Vicente y Pallol, 2008; Otero y Pallol, 2009). Varios fenómenos así nos lo indican. El despegue del crecimiento demográfico en la ciudad, a un ritmo e intensidad mucho mayor que en el pasado (Fernández García, 1989). Los cambios en su modelo productivo, que más que la introducción de la producción fabril se dejó sentir como efectos disolventes de la economía preindustrial: a lo largo del siglo XIX se asistió a una cada vez mayor descomposición de las estructuras gremiales que habían encauzado la producción manufacturera y el comercio y habían regulado el mercado de trabajo, al tiempo que se extendía la figura del trabajador precario y prole-

tarizado (Carballo, 2011). También había sufrido Madrid los episódicos cataclismos sociales que jalonaban la evolución de las grandes ciudades de aquel tiempo: primero hambrunas y fenómenos de desabastecimiento, luego crisis epidémicas entre las que las más graves fueron las de cólera (Fernández García, 1985) y, por último, los estallidos populares, una vez como respuesta a estos colapsos y en otras ocasiones también como eco de las revoluciones liberales que de manera simultánea y con mismos objetivos y métodos erupcionaban en otras urbes (Bahamonde y Toro, 1978). Que en Madrid se levantaran barricadas en 1848, como en casi todas las principales capitales europeas y ciudades de importancia, demuestra hasta qué punto se había conectado a una red urbana en que los procesos de transformación y conflictos cada vez eran más similares y simultáneos. En fin, indicador indudable de esta integración de Madrid fue también que, al mismo tiempo que París y que otras grandes ciudades, acometiera las reformas para imponer un nuevo orden urbanístico para poner fin a la crisis social.

23. Entre 1845 y 1868 se emprendieron las grandes obras públicas que abrieron las puertas para que las fuerzas de cambio social, económico y cultural llegaran con muchas más facilidad e intensidad y operaran para disolver definitivamente las estructuras de la ciudad antigua (Navascués, 1993). Las recetas emulaban en gran parte lo ya realizado en las grandes capitales europeas; desde la introducción de modernos sistemas de transporte inter e intra urbanos como el ferrocarril y el tranvía, a las remodelaciones interiores del callejero, con la ampliación de la Puerta del Sol o el ensanchamiento de algunas calles que parecían imitar lo realizado por Haussmann en París. Pero sin duda fue el proyecto de Ensanche aprobado en 1860 el que mejor expresaba la voluntad de crear un orden nuevo, para crear un hábitat radicalmente distinto en que tomaba cuerpo la vida de la ciudad antigua (Castro, 1978). Este supuso el proyecto de barrios de nueva creación a las afueras de Madrid que habría de triplicar su superficie edificada y que se ordenaban de forma rectilínea, en contraste con la maraña de callejuelas del casco viejo. El modelo, que tenía resabios clásicos grecolatinos, ya había sido ensayado en Barcelona unos pocos años antes y, sobre todo, conectaba con otras experiencias relativamente recientes de creación de ciudades ex novo, particularmente en América (pensemos, por ejemplo, en el plan de ordenación del crecimiento de Nueva York de 1811).

24. Por sus dinámicas de transformación, pero también por el aspecto que adquiriría su paisaje arquitectónico, Madrid se despojaba de sus rasgos



vetustos para ir asemejándose al resto de las grandes ciudades europeas y atlánticas del momento. Ahora bien, esta integración de Madrid en las dinámicas urbanas de su tiempo, lejos de poner fin a las tensiones sociales y a los conflictos que recorrían la ciudad antigua, contribuyeron a potenciarlos y a reconfigurarlos. Así la capital española entró en un periodo de crisis urbana en el sentido que se refería más arriba; en las primeras décadas, se fueron germinando las condiciones y las pautas de una nueva manera de habitar la ciudad, y a partir de 1914, particularmente, se expresaron con toda fuerza las tensiones entre distintas maneras de comprender la vida en la ciudad y los intentos de autoridades y distintos grupos de presión por ordenar, domesticar o reglamentar lo que se entendía como un caos social (Pallol, 2017a). Precisamente fueron los efectos paradójicos de la puesta en marcha de ese orden urbano liberal y de las primeras grandes reformas los que alentaron esta crisis. Paradójicos en tres sentidos. Primero por su ineficacia. Sin negar que los proyectos de Ensanche y de remodelación del casco antiguo lograron cambiar el rostro de Madrid, también sabemos que fueron ineficaces para solucionar los problemas que se planteaban a sus habitantes (Pallol, 2015; Vicente, 2015; Carballo, 2015). Así, la construcción del Ensanche fue relativamente lenta y cara y no ofreció la vivienda ni abundante ni barata que necesitaban los madrileños, particularmente aquellos recién llegados, esos cada vez más abundantes inmigrantes que se empleaban en oficios mal remunerados y que afrontaban condiciones de vida miserables.

25. El mejor signo de ese fracaso del Ensanche es el nacimiento casi en paralelo de todo un cinturón de extrarradio, justo ahí donde terminaba la planificación de la ciudad, constituido por viviendas de autoconstrucción, que ignoraban las normas constructivas del centro y que carecían muchas veces de las infraestructuras de servicios más básicas, y desde luego las comodidades de la vida en el centro de la ciudad (Vorms, 2012). Barriadas como Tetuán o Cuatro Caminos, Prosperidad o Guindalera, o suburbios como Vallecas, Villaverde o los Carabancheles, crecieron al tiempo que los barrios nuevos del Ensanche. Eran como un negativo fotográfico, que expresaba la contra ciudad o la vida urbana a la que habían sido incapaces de dar forma las elites y técnicos que gobernaban la capital. Gobernantes que dieron pruebas suplementarias de no poder encauzar el desborde urbano y social al no lograr diseñar y aprobar un proyecto de reordenamiento del Gran Madrid hasta los años 30, que en realidad ni llegó a ser

aplicado antes de la guerra. La vida urbana, los comportamientos de los habitantes, iban muy por delante de los deseos de los planificadores.

26. Otro ejemplo de esa ineficacia o incapacidad de crear el nuevo orden urbano fue el retraso para emprender y ejecutar la que fue la gran obra pública de remodelación del centro de la ciudad: la Gran Vía (De Miguel, 2017). El proyecto, de claro tinte haussmanniano, se había comenzado a discutir en las décadas finales del siglo XIX pero no se logró aprobar hasta principios del XX; y todavía esperó hasta después de la guerra civil para ser finalizado. Hoy se puede admirar esta calle central como uno de los espacios sobresalientes de la modernidad urbana alcanzada por la capital española, pero no debemos olvidar ni la lentitud ni los costes y sacrificios que su apertura comportó a la población de Madrid. Basta pensar en los vecinos de las casas que fueron derribadas, y que debieron de trasladar sus negocios o sus domicilios. También supuso el fin de determinadas actividades económicas y formas de vida que ahora se volvían imposibles en el nuevo escenario urbano creado. Así, los precios de los alquileres en los flamantes bajos comerciales de grandes edificios construidos en la Gran Vía (así como de las calles adyacentes, que de ello se contagiaban), resultaban inasumibles para el pequeño comercio tradicional que hasta entonces había protagonizado la economía madrileña. Por otro lado, la apertura de esta carretera interna para la circulación de automóviles y otros vehículos de motor se hacía en detrimento de un uso peatonal del centro de la ciudad y expulsaba a los antiguos usuarios de la ciudad antigua hacia sus márgenes. Se puede aplaudir este desembarco del capitalismo comercial y de las grandes empresas en el centro de Madrid (Baker, 2009; Rodríguez Martín, 2015), así como la irrupción de la motorización, pero eso nos debe olvidar que esta transformación que se sentía como moderna implicaba perjuicios para una parte de los habitantes de la capital y suponía el fin de usos tradicionales del espacio público.

27. El conflicto entre reformas y mejora de la ciudad en su conjunto y perjuicios y pérdidas para colectivos concretos y particulares de sus habitantes constituye otra de las paradojas que acompañan al proceso de urbanización. Es innegable que Madrid mejoró como hábitat urbano a partir del Ensanche. Algunos datos así lo avalan: el aumento de la esperanza de vida, el gran descenso de la mortalidad general y de manera especial la infantil o el espectacular crecimiento demográfico son los indicadores más evidentes de que Madrid había mejorado sustancialmente su metabolismo como ciudad.

Ahora bien, dicha mejora no llegaba por igual a todos los habitantes, particularmente en lo que se refería al acondicionamiento de calles y barrios. En esto se apreciaba cómo se abría una brecha entre zonas de la ciudad en función de la riqueza de sus habitantes o de su situación geográfica (Díez de Baldeón, 1986; Carballo, Pallol y Vicente, 2013). Ya se ha señalado antes que el diseño del proyecto de ampliación del Ensanche fue el germen de todo un anillo de barriadas de extrarradio que crecía al margen de la ley y, en gran medida, sin acondicionamiento por parte de las autoridades. En estos barrios fue constante la reclamación de empedrado para las calles, las acometidas de agua corriente y los sistemas de evacuación de aguas, el alumbrado público o la extensión de un sistema de transporte público que les conectara con el centro de la capital. De lo mismo se quejaban algunas zonas de Ensanche adonde no llegaban las novedades que sí eran visibles en el centro o en los barrios más ricos.

28. Así, mientras en la Puerta del Sol se inauguraba el alumbrado eléctrico o se iban extendiendo las farolas por el barrio de Salamanca, en otros barrios más humildes se mantenían las farolas de gas, que daban menos luz y funcionaban peor; los tranvías pasaban raramente o no llegaban, el agua se seguía tomando de las fuentes y no de los grifos en los domicilios particulares; barrenderos y policías pasaban muy de vez en cuando. Lejos de ser un mero retraso, que había de corregirse con el tiempo, como los propios vecinos supieron ver, estas diferencias tendían a acrecentarse. En el Madrid de 1900 ya se percibía una clara segregación social además de una especialización funcional, perfiles que se pronunciaron cada vez más en las décadas siguientes (Pallol, 2015 ; 154-176). A un centro volcado en la actividad comercial y en la acogida institucional, le rodeaban barrios populares del casco antiguo en franco deterioro, y luego un Ensanche surgido en 1860 que se dividía claramente en zonas para la aristocracia y la elite (barrio de Salamanca y Paseo de la Castellana y sus entornos), barrios de clases medias en Chamberí, Argüelles y Retiro, y zonas proletarias y con instalaciones fabriles en el Sur y en Moncloa. Más allá llegaba un extrarradio variopinto en el que aparecían tanto núcleos obreros como los de Tetuán o Puente de Vallecas como los primeros desarrollos de aglomeraciones de viviendas unifamiliares o zonas residenciales de más o menos prosperidad. Y todavía en un anillo exterior se extendían unos cada vez más potentes suburbios, antiguos municipios colindantes de Madrid, que habían caído en su órbita de desarrollo urbano pasando de ser pueblos a convertirse algunos de ellos en

auténticas ciudades, como Getafe, Vallecas, Carabanchel o Chamartín de la Rosa. El resultado fue una ciudad cada vez más fragmentada y discontinua en sus rasgos urbanos, con desigualdades en su acceso a esa modernidad que sin duda llegaba a la ciudad pero que no se repartía de manera equitativa ni uniforme.

29. Los vecinos de los barrios más desfavorecidos eran conscientes de estas desigualdades. La propia irrupción de algunas de las modernas infraestructuras o de algunas novedades tecnológicas facilitaban esa toma de conciencia. Los transportes públicos permitían a los vecinos explorar la ciudad y salir de su barrio para comprobar que había quienes vivían mejor que ellos y que recibían mejor trato por parte de las autoridades. También los nuevos medios de comunicación de masas, particularmente una prensa renovada por la fotografía, se convirtieron en foros de discusión sobre la vida en la ciudad y la manera de reorganizarla (Pallol, 2017a; De Miguel, Beascochea y Dantas, 2018). En fin, por diferentes vías, creció el sentimiento en determinados barrios de un derecho a la vida urbana mejor o en igualdad de condiciones a las de otros barrios más beneficiados. Por ejemplo, los habitantes de algunos barrios de extrarradio se organizaron para arrancar a las autoridades la provisión de infraestructuras y servicios básicos, en movilizaciones y con estrategias diversas: ya fuera por medio de la recogida de firmas y la presentación de peticiones populares, la manifestación y de la protesta en las calles o incluso a través de la organización y la autogestión de los servicios, cuando no quedaba otra solución. Tenemos ejemplos suficientemente ilustrativos para algunos barrios de Madrid. Así, en el mismo momento de iniciarse el Ensanche ya en el arrabal de Chamberí, situado en las afueras norte de la capital, los propietarios de viviendas amenazadas de derribo por el trazado de nuevas calles emprendieron una pugna con las autoridades que acabó forzando a modificar el plan original del proyecto (Pallol, 2013).

30. Han sido también descritas las estrategias y movilizaciones de los habitantes de Prosperidad, uno de esas barriadas surgidas en el extrarradio de la ciudad, para lograr un hábitat urbano: por un lado, los vecinos fueron capaces de gestionar el espacio construido al margen de unas autoridades en principio ausentes del planeamiento; también supieron presionar con distintas herramientas a las autoridades para lograr que luz, agua y empedrado llegara a sus calles (Vorms, 2012). En fin, también se desencadenaron fuertes protestas, sobre todo ya a comienzos del siglo XX, que tenían

que ver tanto con la percepción de unas autoridades incapaces de gobernar a sus ciudadanos, como reacción a los efectos nocivos que algunas medidas y nuevos servicios podrían acarrear. Basten dos ejemplos. Las protestas por el precio del pan y los consumos con ataque a los fielatos y tahonas implicaban una exigencia por parte de los vecinos más desfavorecidos de Madrid de una reforma del sistema de recaudación de impuestos y una acción más eficiente en la gestión de servicios (o incluso la creación de otros nuevos, como podría ser la panificadora municipal, la inspección de alimentos en su calidad o en su peso y la persecución del fraude y la adulteración) (Sánchez Pérez, 2006).

31. También objeto de fuertes protestas populares fueron los accidentes de tranvía y de otros medios de transporte público y privado que irrumpieron en la ciudad a comienzos del siglo XX. Los atropellos de niños, de vendedores ambulantes o de otros viandantes fueron en muchas ocasiones la mecha para un estallido social alimentado por otros malestares; en el fondo también latía la indignación de aquellos barrios periféricos porque siendo donde llegaban menos tranvías y con menos frecuencia, luego eran víctimas de atropellos y accidentes. Detrás de los motines y altercados se escondía, pues, una mezcla compleja de reivindicación del derecho a disfrutar de los avances de la moderna vida urbana en igualdad de condiciones a los barrios céntricos o más acomodados y una denuncia de los efectos perversos y nocivos que esa misma modernidad podía traer.
32. Todos estos conflictos nos conectan con la tercera paradoja derivada del crecimiento y transformación de Madrid en este periodo crítico: a pesar de lograr imponer un nuevo orden urbano y de dirigir la reforma de la ciudad de acuerdo con sus intereses, las elites sociales no se vieron recompensadas con un aumento de la deferencia por parte de las clases populares. Es más, con el desarrollo de la nueva ciudad burguesa e industrial, la ciudad moderna del siglo XIX y comienzos del siglo XX, aumentó el conflicto y la contestación hacia las elites, tanto aquellas que habían gobernado tradicionalmente la ciudad (la monarquía en Madrid, la nobleza y la burguesía comercial) como hacia aquellas surgidas del ciclo de revolución liberal. Y dicha contestación, expresada en movimientos y corrientes políticas que protagonizaron la vida pública en la era de las masas, como el republicanism o el movimiento obrero en sus distintas vertientes, tuvo en la lucha y la reivindicación de un uso diferente o mejor gestionado de la calle uno de sus suelos más fértiles para germinar (Hernández Quero, 2017). Dicha rela-

ción no se ha explorado suficientemente por una historia política demasiado apegada a los discursos, las doctrinas y a los grandes hombres. Sin embargo, las nuevas culturas políticas propias de los comienzos del XX son incomprensibles sin una referencia estrecha a la ciudad como espacio de oportunidad y de definición política. Y es que no se puede explicar, por ejemplo, el auge del socialismo en la capital española a partir de la Primera Guerra Mundial sin señalar cómo la cada vez mayor atención de sus líderes para recoger reivindicaciones menos ideológicas y más relacionadas con los problemas de la vida cotidiana se tradujo en más voto y más apoyo popular (De Miguel, 2017).

33. Los socialistas, también los republicanos, encontraron en el municipalismo una vía eficiente de ensanchar sus bases sociales y reconfigurarse como para convertirse en organizaciones hegemónicas en esos años. Por otro lado, sin las transformaciones operadas en la ciudad como espacio de relaciones sociales y culturales tampoco sería explicable el desarrollo específico del movimiento obrero. Y no sólo se trata de los efectos nocivos que algunos cambios pudieron tener para las clases populares: la industrialización y la desigualdad que implicó en condiciones de vida como causa primera de la toma de conciencia de clase. Igualmente importante es entender cómo los avances y cambios introducidos en la ciudad se convirtieron también en herramientas y armas al servicio de una clase obrera organizada o de los movimientos populares, en sus estrategias de desafío y lucha contra el poder establecido. Pensemos en la huelga como forma de lucha. Esta comenzó a representar una verdadera amenaza de colapso social y de revolución cuando saltó de la fábrica a la ciudad. Cuando paralizar los sistemas de transportes y de comunicaciones o cortar el abastecimiento de la luz podía paralizar y cortocircuitar la vida cotidiana del país.

34. De esta manera, las innovaciones tecnológicas y la transformación de la ciudad, el nuevo orden urbano impuesto en la ola industrial en realidad creaba sociedades con más puntos de fricción y posibilidades de riesgo que la ciudad antigua. La ciudad era, en fin, producto de los nuevos tiempos industriales y de las revoluciones liberales pero también su punto débil y donde las relaciones sociales impuestas y el poder de las elites hegemónicas se podían tambalear. El conflicto en torno a la vida urbana desbordó los márgenes de la política tradicional. Los efectos paradójicos de la transformación urbana auspiciada por las elites de la ciudad abrieron la puerta a comportamientos y actitudes inesperados de las clases populares en todas

las dimensiones de la vida comunitaria. Si se desciende al terreno de la vida cotidiana, es posible observar diversos conflictos, aparentemente secundarios o anecdóticos pero que expresan la profunda lucha por la hegemonía social y cultural que se estaba librando en las calles de Madrid a comienzos del siglo XX.

#### CONFLICTOS DE COSTUMBRES EN LAS CALLES DEL MADRID MODERNO

35. Uno de estos terrenos de vida cotidiana en el que se desplegó el conflicto cultural de la ciudad moderna fue el del ocio, que vivió en estos años una profunda remodelación en sus prácticas, espacios y contenidos (Corbin, 1995; Uría, 1996; Peiss, 1987; Walkowitz, 2012). El asunto tiene más trascendencia del que habitualmente se le ha concedido por parte de la historiografía, y desde luego, una relación de gran intimidad con el hecho urbano. Para la aparición del ocio propio de la era de masas hubieron de darse muchos de los procesos de cambio que habían alumbrado las ciudades liberales a partir del siglo XIX. Por de pronto una secularización del espacio público, pero también un cambio de los ritmos del calendario y con ello el fin de un monopolio de la fiesta popular ejercido por la Iglesia y la Monarquía, fenómeno que se afirma en Madrid desde finales del siglo XVIII. El tiempo libre se desprende de la significación religiosa y se hace posible, primero en domingos, y luego en momentos cada vez más diversos del día. La industrialización y el desarrollo de un capitalismo de masas, en que es cada vez más habitual el pago del salario en moneda y no en especie, así como la mejora de las condiciones de vida de los trabajadores que disponen rondando 1900 de una parte de sus ganancias para su propio disfrute, hizo posible la mercantilización del ocio (Otero, 2003). La oferta de entretenimiento se multiplicó desde que se percibió como un negocio a gran escala, con un público cada vez más amplio. Las nuevas tecnologías hicieron el resto y si bien buena parte del ocio transitó por viejos caminos (los toros, el teatro, la verbena), a ellos se unieron nuevas formas de entretenimiento como el cine, el baile, el fútbol y otros deportes que introdujeron pautas de sociabilidad y de consumo que se contagiaron a las de los espectáculos más antiguos (Moisand, 2013; Báez Pérez de Tudela, 2012; Rodríguez Martín, 2015; Coutel y Pallol, 2018).
36. Quizá la repercusión de mayor calado tenía que ver con lo que el ocio, cada vez más desgajado del trabajo y de la familia, abría de oportunidad para la individuación y la realización personal. Delante de una pantalla, en

una taberna, leyendo en la biblioteca de un ateneo, sentado en un campo de fútbol o bailando en un salón o un café, los habitantes de la ciudad (y particularmente los jóvenes) podían entrar en contacto con ideas, referentes culturales y discursos nuevos, que les permitían pensar de una manera diferente al orden hasta entonces establecido. También ofrecían estas actividades, unas más que otras, la oportunidad de un contacto entre grupos sociales que, sin embargo, tanto en su residencia y vida familiar, como en sus rutinas de trabajo, permanecían cada vez más segregados en la ciudad moderna: los barrios bajos cada vez más separados de los barrios altos, las fábricas alejadas de las oficinas y de otros espacios de trabajo.

37. El monopolio que sobre la cultura habían podido ejercer durante algún tiempo el cura, la familia, el patrón o los notables, se debilitaba y podía ser puesto en cuestión. Claro que muchas veces el ocio era mero consumo pasivo, pero otras veces abría la veda para la crítica social y el cuestionamiento de la autoridad (y no es casual por ello que algunos de los primeros intelectuales que recibieron tal nombre, lanzaran una crítica tan biliosa hacia la barbarie de las formas de la nueva cultura de masas). Y todavía más preocupante, las nuevas formas de ocio tendían a borrar las fronteras entre clases sociales que tan claramente fijadas parecían haberse delimitado en la ciudad burguesa. La confusión social, la indeterminación en la masa, se elevó así a comienzos de siglo XX y ya con fuerza en el periodo de entreguerras como una de las grandes preocupaciones del momento. Y la manera de conjurar los posibles males pasaba por reglamentar y reducir las posibilidades de transgresión que ocio, espectáculos e interacción social pudieran ofrecer. Y llegó así a todas las ciudades occidentales sujetas a estos procesos de cambio social y cultural un empeño, desde distintos sectores, por controlar el espacio público y la calle y ordenar su uso y disfrute por los ciudadanos.

38. Estos fueron los años del inicio de la censura en los espectáculos empuñando la bandera de la persecución de la pornografía, de las campañas de moralización y abstinencia, del establecimiento de horas y licencias para los establecimientos de ocio y distribución de bebidas alcohólicas o del intenso debate sobre la prostitución y su legalización o persecución. Intentos de control que chocaban con las actitudes y comportamientos de la población que no siempre aceptaban de buen grado dichos límites y que expresaban, tanto en sus pautas de consumo como en sus comportamientos otros deseos para su tiempo libre y otras concepciones de lo que era un uso



adecuado del espacio público. La vida nocturna fue uno de los campos de batalla principales y más representativos de esta pugna, como han demostrado recientemente algunos estudios para otras grandes ciudades (Schlör, 1998; Walkowitz, 2012). Desde luego la conquista de la noche como tiempo de interacción social en el espacio público era un fenómeno propio de la revolución urbana decimonónica.

39. En primer lugar, los avances tecnológicos fueron los que permitieron un alumbrado de las calles suficiente como para desarrollar la vida en ellas en las horas oscuras, que antaño se dedicaban al descanso o al recogimiento en el hogar (Rodríguez Martín, 2015). Una nueva concepción del tiempo reglado, que distinguía tajantemente entre lo laboral, el ocio y el descanso consagró la noche a estas últimas actividades. Y a partir de aquí se desarrolló un fuerte debate sobre los límites y las posibilidades de un tiempo, el nocturno, que era concebido a priori como un tiempo de libertad. Por un lado, se trataba de reglamentar hasta qué punto se podía aprovechar la noche como tiempo de trabajo y así las organizaciones obreras pretendían reducir los horarios nocturnos frente a la patronal. Por otro lado, preocupaban los excesos en su aprovechamiento para negocios de ocio (que repercutían en el buen desempeño de los obreros al día siguiente) y estaban las voces que clamaban por el horario de cierre más temprano de teatros, salas de espectáculo, tabernas y cafés frente a la libertad de comercio. Y finalmente, otra cuestión fundamental se relacionaba con la garantía del descanso del resto de los ciudadanos. En la prensa y en el debate público se multiplicaron las denuncias contra aquellas actividades que por su ruido molestaban y debían ser desterradas de las calles, al menos en las horas nocturnas: desde los escándalos en cafés y tabernas, hasta el ruido de los motores de fábricas que se pedía que se marginaran en las afueras de la ciudad y los de los coches que invadían las calles céntricas (Pallol, 2017a).

40. Moralizar la calle durante la noche fue la otra gran preocupación en estos años, también relacionada con el ocio nocturno. Una de las quejas más recurrentes en la prensa de esta época es la de los ciudadanos escandalizados por los espectáculos de vida licenciosa y de inmoralidad que se podían observar a la salida del teatro, a la vuelta del trabajo o simplemente desde las ventanas de la vivienda ahora que había farolas y se podía percibir todo lo que ocurría en la calle. Bandadas de lechuzas, grupos de palomas, mujeres de vida licenciosa y tantos otros eufemismos que en las páginas de los periódicos se utilizaban para nombrar a unas prostitutas que creaban

alarma entre las familias de clase media. Es difícil evaluar si realmente el aumento de la preocupación que se intuye en estos años se corresponde con un crecimiento la prostitución en las calles de Madrid o simplemente a su descubrimiento por determinados sectores sociales. Quizá lo que sucedía es que ahora les molestaba la prostitución por haberse convertido en transeúntes junto a sus esposas y sus hijas durante las horas nocturnas. Probablemente preocupaba más la visibilidad de un modelo alternativo de mujer en el espacio público, con un comportamiento que en su transgresión representaba el contramodelo de las virtudes tal y como las habían entendido clases media y burguesía, que su mera existencia (Walkowitz, 1995).

41. Este último era el segundo gran asunto de costumbres y comportamientos en el que confluyeron muchas de las ansiedades y conflictos de este tiempo: el papel de las mujeres en el espacio público y la renegociación de las relaciones de género que habían traído los nuevos tiempos (Rappaport, 2001). Y por supuesto no se trataba de un mero pánico moral surgido en la prensa o en el debate público, sino que se correspondía con cambios bien reales de la condición femenina, unos forzados y otros posibilitados por la nueva vida urbana. Los factores que estaban detrás de estos cambios ya los conocemos. Primero debe señalarse la reconfiguración de la vida económica que había traído el capitalismo industrial. Esto había supuesto una tajante separación entre espacio doméstico y lugar de producción. También había introducido el trabajo asalariado para mujeres y niñas en las fábricas y luego, entrado en el siglo XX, en las grandes oficinas, ya como telefonistas, mecanógrafas o secretarías (Pallol, 2017c). No era raro así conocer mujeres, jóvenes, en el Madrid del primer tercio del siglo XX que habían logrado, si no una independencia económica, si al menos cierta autonomía para desarrollar un estilo de vida según sus deseos y apetencias.

42. En segundo lugar, en una gran ciudad que había alcanzado el tamaño de Madrid, camino ya del millón de habitantes, y que había multiplicado barrios y calles, las viejas formas de autoridad habían perdido su eficacia: ni el cura ni la familia podían extender ya su poder hasta donde un tranvía o la línea del metro podía llevar a las mujeres jóvenes, con dinero y tiempo para gastar (de Pedro y Pallol, 2016). En los lugares de sociabilidad de la nueva cultura de masas ellas entraban en contacto con nuevos discursos y nuevos valores con los que desarrollar estilos de vida alternativos y ahora posibles por el grado de independencia personal y material alcanzado. No es exagerado en ese sentido apuntar la contribución del cine, particularmente las

películas de los años 10 y de los 20, donde las *vamps*, las *flappers* y las *it girls* y los papeles interpretados por estrellas como Theda Bara, Pola Negri, Louise Brooks o Greta Garbo (todas ellas muy bien conocidas en España) difundían modelos de mujer bien distintos al que deseaba la moral burguesa (Coutel y Pallol, 2018). Y quien dice el cine, podría referirse a muchos otros canales de transmisión de cultura popular que escapaban al control de padres, autoridades religiosas o políticas que podrían estar interesados en reforzar los roles de género considerados como tradicionales frente a actitudes consideradas disolventes, degeneradas o extranjerizantes (Peiss, 1987).

43. Conocemos poco porque no se ha estudiado en exceso la pugna desatada en torno a este problema de costumbres, o como se diría hoy, esta guerra cultural que tenía las relaciones de género en su centro. Y la batalla se libró a muy diferentes niveles. Hubo lucha en la ley y el parlamento y en la discusión pública sobre los trabajos que eran lícitos y los que no para las mujeres, así como sobre la conveniencia de compatibilizarlos con las labores domésticas. También lucha en los medios de comunicación, abogando ya por la censura de las imágenes e ideas que venía de fuera o tratando de discutirlos y contrarrestarlos con versiones acomodadas de la modernidad, que hicieran posibles la amalgama de mujer moderna y moral católica, por ejemplo (García Carrión, 2017). Menos sabemos hoy por hoy de los conflictos en la vida cotidiana, de las pugnas del día a día de mujeres frente a sus padres, sus maridos y el resto de su entorno para poder cumplir con las expectativas y promesas de emancipación que parecía haber traído la modernidad (Clement, 2006; Peiss, 1987; Odem, 1995; Alexander, 1995). No obstante, los gritos de alarma sobre la pérdida de valores y la crisis moral que poblaban muchas de las páginas de los periódicos son signo evidente de que en las calles se iba haciendo normal lo que todavía no se reconocía en las leyes o en el discurso social hegemónico.

44. Todavía sabemos menos sobre actitudes y comportamientos que por su carácter aún más transgresor quedaban proscritos de las páginas de la prensa o de la literatura publicada, aunque no por ello eran menos reales. El periodo de entreguerras fue también el de la aparición de nuevas formas de identidad sexual, superados los tabúes sobre la homosexualidad para algunos de los que habían logrado romper del todo las cadenas con la moral tradicional y los controles que la hacían hegemónica; y esto pudo suceder, de nuevo, en las grandes ciudades. En Madrid, quizá con menos fuerza, pero de manera similar a Nueva York, Berlín, París, Barcelona o Londres,

también surgieron espacios de sociabilidad donde era posible desarrollar comportamientos sin ataduras y controles, en los que todo tipo de construcción de la identidad (sexual, sí, pero social en último término también) podía albergarse (Chauncey, 1994; Houlbrook, 2006; Beachy, 2014). Claro que al principio estos espacios eran minoritarios, apenas reductos clandestinos y de escasa visibilidad: pero algunas de estos comportamientos fueron ganando presencia en las calles y en las páginas de la prensa, normalizándose y con ellos difundiéndose, para felicidad de algunos y para horror de otros.

45. La ciudad moderna producía así una mezcla de celebración y condena, de felicidad por la promesa de emancipación cumplida y de miedo por lo que tenía de amenaza a la civilización tal y como se entendía hasta entonces. Para unos las calles eran el abismo donde se hundía la humanidad en la corrupción de las costumbres y la inmoralidad, para otros el escenario de un caos saludable, de mezcla y transformación, donde la libertad campaba a sus anchas como no lo había hecho antes y se apresuraban por aprovecharla por si pronto desaparecía. No faltaba razón: la crisis, el periodo de disolución y de creación, que representaron las ciudades modernas de entreguerras, se cerró en todo occidente con el ciclo del ascenso de los totalitarismos primero y de las guerras mundiales después. Un nuevo orden urbano se acabaría imponiendo y un nuevo ciclo de evolución para las ciudades. En España, en Madrid, la dictadura de Franco con más contundencia que sus ciudades hermanas, representa el claro ejemplo de aniquilación de todo espacio de autonomía y de comportamiento heterodoxo; aunque también fue el introductor de una organización social desarrollista claramente emparentada con lo que sucedía en las grandes urbes de su tiempo. La vida urbana entraba, temporalmente, en tiempos más oscuros a lo largo y ancho del planeta.

## **Bibliografía**

---

AGULLES Juanma, *La destrucción de la ciudad: el mundo urbano en la culminación de los tiempos modernos*, Madrid, Catarata, 2017.

ALEXANDER R. M. *The Girl Problem: Female Sexual Delinquency in New York, 1900-1930*. Ithaca: Cornell University Press, 1995.

BÁEZ PÉREZ DE TUDELA José María, *Fútbol, cine y democracia: ocio de masas en Madrid, 1923-1936*, Madrid, Alianza Editorial, 2012.

BAHAMONDE Ángel y TORO Julián, *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*, Madrid, Siglo Veintiuno de España, 1978.

BAKER Edward, *Madrid cosmopolita: la Gran Vía, 1910-1936*, Madrid, Marcial Pons, 2009.

BEACHY R. *Gay Berlin: Birthplace of a Modern Identity*. Knopf Doubleday Publishing Group, 2014.

CARBALLO Borja, «El perfil profesional de la población madrileña entre 1860-1900», in *El capital humano en el mundo urbano: experiencias desde los padrones municipales (1850-1930)*, PAREJA Arantza (ed.), Bilbao, Universidad del País Vasco, 2011, p. 75-100.

CARBALLO Borja, *El Ensanche Este. Salamanca-Retiro 1860-1931. El Madrid Burgués*, Madrid, Catarata, 2015.

CARBALLO Borja, PALLOL Rubén y VICENTE Fernando, «Oferta de vivienda de alquiler en Madrid del primer tercio del Siglo XX» in *Ciudad y modernización en España y México*, DEL ARCO Miguel Ángel (ed.), Granada, Comares - Universidad de Granada, 2013, p. 161-180.

CARBALLO Borja, VICENTE Fernando y PALLOL Rubén, *El ensanche de Madrid: historia de una capital*, Madrid, Universidad Complutense, 2008.

CASTRO Carlos María de, *Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche de Madrid* (edición de Antonio Bonet Correa), Madrid, COAM, 1978.

CHAUNCEY, G. *Gay New York: Gender, Urban Culture, and the Making of the Gay Male World, 1890-1940*. Basic Books, 1994.

CLEMENT, E. A. *Love for Sale: Courting, Treating, and Prostitution in New York City, 1900-1945*. Univ of North Carolina Press, 2006.

CORBIN Alain, *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995.

COUTEL Evelyne y PALLOL Rubén «Cine y modernidad en un Madrid en transformación, 1900-1936» in *La Ciudad Moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*, OTERO Luis Enrique y PALLOL Rubén (eds.), Madrid, Catarata, 2018, p. 160-181.

DE MIGUEL Santiago, *La Gran Vía de Madrid. Historia social de una ciudad extinta (1860-1936)*, Madrid, ACCI, 2017.

DE MIGUEL Santiago, *Republicanos y socialistas. El nacimiento de la acción política municipal en Madrid (1891-1909)*, Madrid, Catarata, 2017.

DE MIGUEL Santiago, BEASCOECHEA José María y DANTAS George A. F., «Reforma urbana y opinión pública. Madrid y Bilbao, 1900-1936» in *La Ciudad Moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936* OTERO Luis Enrique y PALLOL Rubén (eds.), Madrid, Catarata, 2018, p. 205-227.

DE PEDRO Cristina y PALLOL Rubén, «Rapto de novias, rebeldía sexual y autoridad familiar. Discursos y conflictos en torno a la crisis del orden de los sexos en la sociedad urbana de comienzos del siglo XX», *Clío & Crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, 13, 2016, p. 289-306.

DÍEZ DE BALDEÓN Clementina, *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*, Madrid, Siglo Veintiuno, 1986.

EWEN, S. *What is Urban History?* Cambridge: Polity Press, 2015.

FERNÁNDEZ GARCÍA Antonio, *Epidemias y sociedad en Madrid*, Barcelona, Vicens-Vives, 1985.

FERNÁNDEZ GARCÍA Antonio, «La población madrileña entre 1876 y 1931: el cambio de modelo demográfico» in *La sociedad madrileña durante la Restauración: 1876-1931*, BAHAMONDE Ángel y OTERO Luis Enrique (eds.), Madrid, Comunidad de Madrid, 1989, p. 29-76.

FOGELSON, R. M. *Fragmented Metropolis: Los Angeles, 1850-1930*. Harvard University Press, 1968.

GAILLARD, Jeanne, *Paris, la Ville (1852-1870)*, Paris, Éditions L'Harmattan, 1998.

GARCÍA CARRIÓN Marta, «Peliculera y española. Raquel Meller como icono nacional en los felices años veinte», *Ayer*, 106, 2017, p. 159-181.

GARRIOCH, D. *The Making of Revolutionary Paris*. Los Angeles: University of California Press, 2002.

GRIBAUDI Maurizio, *Paris ville ouvrière: une histoire occultée (1789-1848)*, Paris, La Découverte, 2014.

HARVEY, David, *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*, Madrid, Akal, 2013.

HARVEY, David, *París, capital de la modernidad (2003)*, Madrid, Akal, 2015.

HERNÁNDEZ QUERO Carlos, «El voto de la costumbre. culturas políticas y crisis urbana en Madrid a comienzos del siglo XX», *Studia historica. Historia contemporánea*, 35, 2017, p. 369-403.

HORKHEIMER Marx y ADORNO Theodor W., *Dialéctica de la Ilustración: fragmentos filosóficos (1944)*, Madrid, Trotta, 2009.

HOULBROOK, M. *Queer London: Perils and Pleasures in the Sexual Metropolis, 1918-1957*. Chicago: University of Chicago Press, 2006.

JACOBS Jane, *Muerte y vida de las grandes ciudades, Madrid (1961)*, Capitán Swing Libros, 2011.

JACQUEMET Gérard, *Belleville au 19e siècle : Du faubourg à la ville*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1984.

JERRAM, L. *Streetlife: The Untold History of Europe's Twentieth Century*. OUP Oxford, 2011.

LEFEBVRE Henri, *El derecho a la ciudad (1968)*, Madrid, Capitan Swing, 2017.

- LENGER, F. *European Cities in the Modern Era, 1850-1914*. BRILL, 2012.
- LOBERG, M. *The Struggle for the Streets of Berlin: Politics, Consumption, and Urban Space, 1914-1945*. Cambridge University Press, 2018.
- MOISAND Jeanne, *Scènes capitales: Madrid, Barcelone et le monde théâtral fin de siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 2013.
- NAVASCUÉS Pedro, «Madrid, ciudad y arquitectura (1808-1898)» in *Historia de Madrid*, FERNÁNDEZ Antonio (dir.), Madrid, Universidad Complutense, 1993, p. 399-438.
- ODEM, M. E. *Delinquent Daughters: Protecting and Policing Adolescent Female Sexuality in the United States, 1885-1920*. The University of North Carolina Press, 1995.
- OTERO Luis Enrique, «Las ciudades en la España de la Restauración, 1868-1939», in *España entre repúblicas 1868-1939: actas de las VII Jornadas de Castilla-La Mancha sobre Investigación en Archivos*, Guadalajara, ANABD, 2007, Vol. 1, p. 27-80.
- OTERO Luis Enrique, «Ocio y deporte en el nacimiento de la sociedad de masas: la socialización del deporte como práctica y espectáculo en la España del primer tercio del siglo XX», *Cuadernos de historia contemporánea*, 25, 2003, p. 169-198.
- OTERO Luis Enrique y PALLOL Rubén, «El Madrid moderno, capital de una España urbana en transformación, 1860-1931», *Historia contemporánea*, 39, 2009, p. 541-588.
- OTERO Luis Enrique y PALLOL Rubén, (eds.), *La ciudad moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*, Madrid, Catarata, 2018.
- OYÓN José Luis, *La quiebra de la ciudad popular: espacio urbano, inmigración y anarquismo en la Barcelona de entreguerras, 1914-1936*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 2018.
- PALLOL Rubén, *Una Ciudad Sin Límites*, Madrid, Catarata, 2013.



PALLOL Rubén, *El Ensanche Norte: Chamberí, 1860-1931. Un Madrid Moderno*, Madrid, Los Libros de la Catarata, 2015.

PALLOL Rubén, «Conquistar, democratizar y domesticar la noche en la ciudad moderna. Modernización, desigualdad y conflicto en Madrid a comienzos del siglo XX», *Registros. Revista de Investigación Histórica*, 13 (1), 2017a, p. 149-165.

PALLOL Rubén, «Deudas pendientes de la historia urbana en España», *Ayer*, 107, 2017b, p. 287-302.

PALLOL Rubén, «Trabajadoras en una economía en transformación. La participación laboral de las madrileñas en el primer tercio del siglo XX», *Sociología del trabajo*, 89, 2017c, p. 53-74.

PEISS, K. *Cheap Amusements: Working Women and Leisure in Turn-of-the-Century New York*. Philadelphia: Temple Univ Press, 1987.

PINOL Jean Luc, *Histoire de l'Europe urbaine: De l'Ancien Régime à nos jours : expansion et limite d'un modèle*, Paris, Seuil, 2003.

RAPPAPORT, E. *Shopping for Pleasure: Women in the Making of London's West End*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2001.

RODRÍGUEZ MARTÍN Nuria, *La capital de un sueño: Madrid en el primer tercio del siglo XX*, Madrid, Asociación de Historia Contemporánea: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2015.

NIETO José A. y ZOFIO Juan Carlos, «Los gremios de Madrid durante la Edad Moderna: una revisión», *Areas: Revista internacional de ciencias sociales*, 34, 2015, p. 47-61.

SÁNCHEZ PÉREZ Francisco, *La protesta de un pueblo: acción colectiva y organización obrera, Madrid 1901-1923*, Madrid, Cinca, 2006.

SCHLÖR J. *Nights in the Big City: Paris, Berlin, London 1840-1930*. London: Reaktion Books, 1998.

SCHORSKE Carl E., *La Viena de fin de siglo: política y cultura (1980)*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2011.

STOVALL T. *The Rise of the Paris Red Belt*. Berkeley: University of California Press, 1990.

URÍA Jorge, *Una Historia social del ocio: Asturias 1898-1914*, Madrid, UGT, 1996.

VICENTE Fernando, *El Ensanche Sur, Arganzuela (1860-1931): los barrios negros*, Madrid, Catarata, 2015.

VORMS Charlotte, *Bâtisseurs de banlieue. Madrid : le quartier de la Prosperidad*, Paris, Créaphis éditions, 2012.

WALKOWITZ, Judith R, *La ciudad de las pasiones terribles: narraciones sobre peligro sexual en el Londres victoriano (1992)*, Madrid, Cátedra, 1995.

WALKOWITZ, J. R. *Nights Out - Life in Cosmopolitan London*. New Haven and London: Yale University Press, 2012.

WILD, M. *Street Meeting: Multiethnic Neighborhoods in Early Twentieth-Century Los Angeles*. University of California Press, 2008.

ZIMMERMANN, Charles, *La época de las metrópolis: urbanismo y desarrollo de la gran ciudad*, Madrid, Siglo XXI, 2012.