

# **La calle del Ferrocarril. Desorden, conflicto y marginalidad en el proceso de modernización de Madrid (1850-1910)**

FERNANDO VICENTE ALBARRÁN  
UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID  
*fevicent@ucm.es*

## **1. Introducción**

---

1. El espacio urbano se ha mostrado en las últimas décadas como una vía de análisis fructífera y renovadora en los estudios sobre las sociedades contemporáneas (Ewen, 2016; Otero Carvajal y Pallol Trigueros, 2017 y 2018). Y dentro del marco espacial urbano, la calle se ha erigido en epicentro indiscutible de la atención historiográfica gracias a su naturaleza como producto directo de las relaciones múltiples y contradictorias entre los individuos, los grupos sociales y las instituciones, pero también como elemento hacedor y creativo del entramado social (Hitchcock y Shore, 2003; Baker, 2009; Miguel Salanova, 2017). La calle, como elemento vertebrador de la experiencia urbana, presenta lógicas, dinámicas y usos que manifiestan un conflicto latente en las formas de concebirla, de experimentarla, de ocuparla, de transformarla e, incluso, de moldearla de acuerdo a imaginarios enfrentados o yuxtapuestos.
2. El sustrato sobre el que se fundamenta el presente trabajo es un análisis del conflicto latente y permanente entre el espacio y el ser humano desde un prisma múltiple: el conflicto entre la planificación y el posterior desarrollo urbanístico, el conflicto entre las diferentes autoridades por el gobierno (y, por tanto, diseño) del espacio, el conflicto entre gobernantes y gobernados en el acondicionamiento y ocupación del espacio, el conflicto entre los intereses de empresas privadas y del vecindario por imponer unos usos eco-

nómicos o residenciales, el conflicto entre los propios habitantes de la ciudad a la hora de dotar de un significado social y cultural particular a ese espacio, el conflicto entre las fuerzas del orden y el mundo de la marginalidad y la delincuencia en su disputa por el control del espacio, el conflicto latente, en suma, en la apropiación de un espacio por diferentes actores sociales y su capacidad para imponer un aprovechamiento efectivo y un imaginario simbólico significativo.

3. La investigación se centra en uno de los espacios periféricos de Madrid, la calle del Ferrocarril, ubicada en la parte sur de la ciudad y alejada de las arterias con más renombre y que han recibido una mayor atención historiográfica. Con ello no se pretende tanto escapar de escenarios excesivamente visitados o concurridos por los especialistas, como aportar una reflexión sobre el proceso de modernización de la sociedad urbana concebido como un fenómeno de naturaleza contradictoria, ambigua y discordante y hacerlo, además, desde sus márgenes espaciales y sociales. Desde esta óptica, el estudio de la madrileña calle del Ferrocarril permitirá desplegar una concepción de la modernidad como una pulsión catártica de hondas repercusiones, atravesada desde el interior a sus márgenes, y viceversa, por el conflicto, la negociación y la convulsión, que pone en cuestión las simples ideas de progreso, mejora, expansión o evolución asociadas a toda etapa de modernización.

## **2. El desorden de la planificación: conflictos entre poderes públicos, empresas privadas y habitantes**

---

4. El espacio de la calle del Ferrocarril y de su contorno inmediato presenta unas particularidades que lo distinguen de otras zonas de la ciudad de Madrid. A mediados del siglo XIX, a consecuencia de la fuerte presión migratoria que estaba incrementando el número de habitantes de la ciudad y del mantenimiento de un espacio cerrado por la pervivencia de las antiguas cercas medievales, el Ministerio de Fomento aprobó un Plan de Ensanche de la ciudad, el cual debía ofrecer una completa dotación de servicios, infraestructuras y edificios públicos que satisficieran las necesidades de los nuevos barrios del Ensanche y los del interior y, a ser posible, una cierta previsión de las carencias futuras. El Plan de 1860 expandía la ciudad por tres de sus cuatro costados, siguiendo una nueva y ordenada racional-

dad, cuyos frutos fueron el Ensanche Norte (actual distrito de Chamberí), el Ensanche Este (hoy distritos de Salamanca y Retiro) y el Ensanche Sur (en la actualidad, distrito de Arganzuela). Ese fue el origen de la mayor parte de los nuevos espacios urbanos (Carballo Barral, 2015; Pallol Trigueros, 2015; Vicente Albarrán, 2015).

5. Sin embargo, la calle del Ferrocarril, ubicada en la parte sur, tuvo un doble origen. Junto a la planificación del urbanista se debe tener presente las necesidades y obligaciones de las compañías ferroviarias que habían adquirido previamente a la aprobación del planeamiento urbanístico. El ferrocarril había irrumpido arrollador pocos años antes, con toda la fuerza de su modernidad y su progreso. En 1848 se había construido la primera estación de la capital, Atocha, en las afueras del sur, propiedad de la Compañía MZA y diez años más tarde se levantó la estación de Príncipe Pío, propiedad de la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España. En pleno debate sobre la necesidad de ampliar los límites de la ciudad y el modelo que se debía adoptar para estructurar y ordenar esa expansión, se puso encima de la mesa la idea de crear una estación central en Madrid que articulara el nuevo sistema de comunicaciones que el gobierno central pretendía impulsar definitivamente a través de la Ley General de Ferrocarriles, aprobada en 1855. Sin embargo, desde muy temprano se comprobó la enorme dificultad que presentaba el proyecto de estación central y se optó como remedo por la estación de Atocha dada su privilegiada ubicación para acceder a Aranjuez, tradicional patio de recreo de los reyes. Esa circunstancia impelió a la Compañía del Norte a unirse a la estación de Atocha por medio de una vía de contorno, cuyos usos fueron desde el comienzo exclusivamente de índole industrial. Esa vía de enlace ferroviario fue el origen de la calle del Ferrocarril.

6. El ferrocarril era indudablemente un factor clave para el Madrid del futuro; por tanto, su emplazamiento, la dimensión de sus instalaciones o sus posibilidades de crecimiento y expansión, eran asuntos que estaban muy por encima de la capacidad de decisión del ingeniero Castro en su diseño de la nueva ciudad (González Yanci, 1977; Gómez Mendoza, 1989). Por eso, en su planificación del Ensanche no osó retocar ni el más mínimo detalle de la estación de Atocha, de sus depósitos para las máquinas, de sus talleres ni de sus almacenes, que aparecían tal cual eran en la realidad. La Memoria también recogía esa vía de circunvalación ferroviaria, que ya estaba construyéndose por entonces, la cual marcó el primer punto de

conflicto entre el diseño sobre plano y la realidad que iba tomando forma sobre el terreno: el ingeniero propuso el soterramiento de la línea para que el impacto en su futuro Madrid fuera el menor posible y dibujó toda una serie de manzanas residenciales y huertas frutícolas, acordes con los usos y la funcionalidad de estos terrenos para con el resto de la ciudad consignados en la memoria del Ensanche, es decir, de aprovisionamiento y de residencia para obreros pobres (Bonet Correa, 1978). Sin embargo, el urbanista no contempló un plan alternativo en el caso de que ese soterramiento no se ejecutara, como así sucedió, para acoger los almacenes, talleres y fábricas que fueron surgiendo con el paso del tiempo. La naturaleza industrial de la vía de contorno amplificó de manera fulminante el impacto del ferrocarril en toda esta zona de extramuros. Si en 1856 ya aparecían tres fábricas nuevas (cartón, fósforos y papel) al calor de la fábrica del Gas, la huella ferroviaria y la cicatriz de la vía de contorno sembraron en pocos años los alrededores de almacenes, cuadras para la estabulación del ganado y chimeneas industriales de fábricas y talleres de reparación y montaje por doquier. Justo cuando Madrid se embocaba a un ensanchamiento planificado, las afueras del sur estaban asistiendo a una transformación radical de su morfología que fijaría las bases de su evolución urbanística y su papel en la economía global de la ciudad y lo hacía contraviniendo flagrantemente lo planificado desde las instancias gubernamentales. De tal forma que la futura calle del Ferrocarril se halló, desde sus inicios, en el corazón del conflicto entre la calle imaginada por el urbanista y el espacio socioeconómico gestado por los intereses de las compañías privadas.

7. De manera simultánea se venían sucediendo una serie de disputas y desencuentros entre los propios poderes públicos, con los habitantes y propietarios de la zona de por medio. El proyecto de ampliación de la capital, que planteaba de fondo una nueva concepción de la vida urbana, requería del apoyo incondicional de las autoridades central y local para tener éxito. Sin embargo, el proyecto de Ensanche madrileño reflejó a la perfección los límites, carencias y debilidades que manifestaba el proceso de construcción del Estado liberal en el conjunto del país. Ambas esferas de poder (central y local) porfiaban en el control, gestión y uso de unos recursos por lo general escasos y rivalizaban en cuanto a las visiones que tenían de la ciudad: si la esfera del poder central proyectaba su modelo de Madrid como capital de un Estado, la esfera del poder municipal la concebía como ciudad a secas. El Estado gustaba de lanzar periódicamente grandes proyectos teóricos,

concebidos para remediar ipso facto el mal estado de la capital, pero sin una base financiera sólida que sostuviera tales ensoñaciones; en cambio, el Ayuntamiento se movía perezosamente, apoyado con frecuencia sobre la iniciativa particular de propietarios y vecinos, a quienes dejaba hacer a partir de una reglamentación urbanística bastante laxa y sin asomo de una planificación global. La vía de contorno del ferrocarril, que daría lugar a la calle del ferrocarril, fue uno de los puntos calientes en este conflicto entre las distintas esferas de poder. El impacto de su diseño sobre el espacio ya construido, los intereses de los propietarios afectados y los efectos indudables que causarían los usos económicos de una vía férrea sobre un espacio residencial planificado fueron foco de numerosos conflictos y causa de una movilización social de tipo vecinal, la Asociación de Vecinos y Propietarios de las Peñuelas.

8. La presión demográfica creciente que ocasionaba la llegada de constantes flujos migratorios y la indecisión gubernamental para romper las murallas y ensanchar definitivamente la ciudad, llevó al Ayuntamiento a aprobar, entre 1853 y 1854, un paquete legislativo de reales órdenes, referidas a la planimetría y las normas de construcción en las afueras de la villa<sup>1</sup>. A partir de ese instante, los terrenos serían medidos y tasados por un arquitecto municipal y por el propietario y, a continuación, se marcarían las alineaciones de las nuevas construcciones y la parte del terreno que pasaría a ser vía pública. En caso de discordia, se nombraría a un tercer perito que dictaminaría sobre los intereses en litigio. Era un intento cicatero de paliar el anárquico galimatías urbanístico reinante y de controlar el desbarajuste que ya se percibía en los arrabales extramuros con la creación de un marco de cierta seguridad legal en materia urbanística, pero sin querer mojarse en el asunto clave del ensanchamiento y del modelo general de ciudad.
9. Las consecuencias no se hicieron esperar: la nueva normativa exigía una mayor inversión en tiempo y costes de los trámites, pero también reportaba una seguridad que animó a pequeños inversores a poner sus ojos

1 Real Orden, de 30 de diciembre de 1853, de aprobación del proyecto de barriada extramuros de la Puerta de Toledo (que comprende el terreno entre los paseos de la ronda, el que baja al puente de San Isidro y el conocido con el nombre de los Melancólicos); R.O., de 29 de marzo de 1854, para la alineación y plano de la barriada de las Peñuelas; R.O., de 10 de abril de 1854, de normalización de la calle inmediata al Parador de Navajas y a un costado de la plazuela que frente al Portillo de Valencia; R.O., de 10 de junio de 1854, sobre la construcción en las afueras de la villa (establecía los pasos previos que debían iniciar los particulares y la Administración para la alineación de las casas).

en las afueras. Fue el caso de Martín Fagalde y Domingo Aransay, que en 1855 presentaron el primer plano del arrabal sur de las Peñuelas, firmado por el arquitecto Isidoro Lerena, con un diseño de calles, manzanas y una plaza central para dotar de un adecuado desahogo y bienestar al futuro barrio<sup>2</sup>. El Ayuntamiento aprobó el proyecto y remitió el expediente al Gobierno central para obtener su aquiescencia. A partir de ese momento, se inició una batalla entre el Ministerio de Fomento, que rechazaba el plano si no se efectuaban modificaciones estructurales en el mismo, y los vecinos y propietarios, que veían amenazadas sus viviendas e inversiones, con el apoyo expreso del Ayuntamiento, que actuaba como una especie de oposición interna contra el gobierno central. La fuerza de los hechos consumados, el peso de los derechos de propiedad adquiridos anteriormente y el frente unido entre Municipio y vecinos y propietarios logró que el Gobierno diera su brazo a torcer y aprobara, por Real Orden de 9 de septiembre de 1857, «el plano de las afueras del Portillo de Embajadores, suscrito por Isidoro Lerena y Rubio, mandando que, con sujeción a él, se continúen aquellas edificaciones».

10. Este primer choque entre instancias del poder público se generalizaría con el diseño y aprobación del proyecto de Ensanche. El ingeniero Castro trazó una distribución de las edificaciones que atendiera «la conveniencia de las diferentes clases que forman la sociedad de Madrid». Cada una de las tres zonas tendría un cometido en función del tipo de terrenos y construcciones ya existentes y de su posición respecto al conjunto de la ciudad. Sin embargo, ese nuevo Madrid diseñado en las oficinas del Ministerio de Fomento resultó un chasco para las expectativas que se habían depositado en él como revulsivo inmediato a la situación que padecía la ciudad. Ni tuvo un efecto revolucionario sobre la economía, ni alteró drásticamente la vida de los madrileños durante sus primeros años. Si aquello no despegaba era por una cuestión clara de desconfianza o, al menos, de prudencia ante el desarrollo de los acontecimientos, pues inversores y personas con capitales no faltaban. Cualquier persona que estudiara el plano con cierto detenimiento, podía percibir que existían varias zonas en conflicto y aún no estaba claro qué iba a suceder en ellas. Por otro lado, en la memoria de Castro no aparecía ni una coma sobre la forma de costear tan gigantesca empresa; una carga que, en buena lógica, iba a descansar sobre los fondos de las arcas

<sup>2</sup> Fuente: AVM, Secretaría, 4-192-109.

municipales, conocidos por su endeblez y su parsimonia a la hora de emprender proyectos.

11. Un proyecto de tal envergadura, la forja de una nueva capital, hubiera requerido del apoyo incondicional de las autoridades central y local, circunstancia que estaba lejos de producirse. Los recelos entre el Gobierno de S.M. y el Ayuntamiento venían de antiguo. Ambas esferas de poder entendían Madrid de manera muy distinta, pues una la veía con los prismáticos de capital del Estado y la otra con las gafas de ciudad y villa, a secas. Si a los diferentes ministros que desfilaban por el Gobierno central les podía irritar la desidia y la inoperancia municipales, al Ayuntamiento le picaba tanta intromisión ministerial y el Ensanche de Castro, a ojos del consistorio municipal, era una doble intromisión gubernamental al iniciar un nuevo proyecto sin su participación y situar en la dirección a un ingeniero ajeno a su órbita de influencia. Además, una cosa era dibujar manzanas en un plano y otra muy distinta hacerlas realidad, pisar el terreno y lidiar con contratistas de obras, propietarios y posibles perjudicados. Era la parte fea y complicada del asunto y esa, sin duda, le iba a caer de pleno al Ayuntamiento. Castro no se había ocupado de asunto tan grave como el de la financiación y todo el proyecto flotaba en una peligrosa indefinición económica: nadie sabía cómo se pagarían los desmontes, la ampliación del alcantarillado, el empedrado de las calles, la red de farolas de gas, la construcción de las abundantes parroquias, casas de socorro y cárceles previstas, o cómo se afrontarían las costosas indemnizaciones a los propietarios de las casas que rompían el feliz dibujo ortogonal, por míseras y sucias que fueran algunas de ellas. La iniciativa no podía abandonarse en manos de posibles inversores privados, escasos y sin una visión general del proyecto, sino que debía partir del propio consistorio.

12. Como se ha visto anteriormente, durante los últimos años el consistorio madrileño había dejado hacer a los propietarios en sus parcelas y había ido aceptando cada nueva construcción siempre que se ajustara a la normativa básica vigente respecto a los planos de fachada y las alineaciones. Incluso había aceptado, y asumido como propios, planos y diseños de barriadas completas realizados por particulares con la asistencia de un arquitecto, como fue el caso de las Peñuelas. Nada de esto fue tenido en cuenta por Castro en su diseño de los nuevos barrios. Las manzanas octogonales y la vía de circunvalación ferroviaria partían por la mitad el arrabal y Castro no veía otra opción que su completo derribo. A medida que la noticia

se propagó y llegó a oídos de los interesados, los acontecimientos se precipitaron. Las reuniones entre vecinos y propietarios del arrabal de las Peñuelas comenzaron a sucederse y muy pronto comprobaron que otros habitantes de las inmediaciones también se veían afectados por el trazado marcado por esa nueva calle del Ferrocarril<sup>3</sup>.

13. Este era el caso de los propietarios del Paseo de los Melancólicos, en la parte oeste, profundamente contrariados por el trazado de la línea de circunvalación del ferrocarril. En realidad, Castro sólo se había hecho eco de una prerrogativa anterior, que obligaba a la Compañía de ferrocarriles Norte a comunicarse con la estación de Atocha. Pero eso a los propietarios les era indiferente, lo único que sabían es que había plano nuevo, que trazaba una línea de ferrocarril y que ésta dañaba sus legítimos intereses. En las reuniones que celebraron para coordinar la respuesta que debían dar, había personas bien diferentes, como el coruñés Antonio Martínez, un joven hortelano de 29 años que se había casado recientemente; su paisano Policarpo Martínez, de 40 años y propietario de una pequeña barbería; el señor Juan Gil, el viejo jornalero de 64 años llegado de las lejanas tierras alicantinas; o Pablo Gippini, el propietario de la fábrica de jabón La Confianza. Eran personas de niveles sociales y económicos diferentes, pero unidos en la defensa de lo que creían justo.

14. El 17 de febrero de 1863, quince «propietarios, industriales, colonos e inquilinos de los edificios y terrenos del Paseo de los Melancólicos, antes de los Pontones de San Isidro» exponían «respetuosamente que, concedores del último trazado de la vía férrea de unión de los dos estaciones en la parte que abraza dicho paseo, ven con profundo sentimiento la grande depreciación que sus industrias y edificios y aun las fincas rústicas inmediatas van a experimentar por consecuencia de la ocupación de 500 pasos que comprende la vía a nivel por el dicho paseo»<sup>4</sup>. Los exponentes solicitaban al alcalde que denegara «la autorización que sin duda se habrá solicitado». Para reforzar su petición, decidieron tocar un punto sensible como era la popular romería hacia la ermita de San Isidro, pues si la obra se llevaba a efecto, se cerraría «al servicio público un paseo tan frecuentado para la ermita de nuestro patrono San Isidro».

3 La documentación referida a las reclamaciones de los vecinos de las Peñuelas en relación al proyecto de Ensanche aparece como perdida o desaparecida en el índice de la sección de Secretaría, AVM. Sin embargo, es de suponer que compartiera las formas y los tiempos que siguieron los propietarios afectados en la zona norte del Ensanche.

4 Fuente: AVM, Secretaría, 4-261-75.

15. La estrategia de los vecinos debió resultar acertada, pues el propio Castro reconocía que «no es dudoso que del trazado adoptado por la empresa concesionaria del ferrocarril de unión de las dos estaciones para el paso de nivel del camino de Melancólicos, se siguen perjuicios a los recurrentes», aunque él huía de toda responsabilidad: «aprobado este trazado por el gobierno de S.M., este ramal de unión se halla en las mismas condiciones que las demás vías férreas de España y, en consecuencia, sólo queda a estos interesados el derecho de reclamar contra la empresa por los daños y perjuicios que legalmente justifiquen». En todo caso, se ofrecía a reunirse «con el ingeniero de la empresa concesionaria para hallar otra solución más razonable que la traza actual, que evitara los daños de que se quejan los propietarios e industriales, sin lastimar los intereses de la compañía y evitar el cierre de un paso tan concurrido algunos días del año». Las negociaciones llegaron a buen puerto y el 19 de septiembre de 1863 se informaba que «S.M. la Reina, de acuerdo con lo informado por la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, ha tenido a bien aprobar el proyecto de paso a nivel del Paseo de los Melancólicos correspondiente al ferrocarril de enlace de la estación de San Vicente con la de Atocha, reformado por la empresa concesionaria del ferrocarril de Madrid a Irún, en virtud de lo dispuesto por R.O. de 25 de abril último».

#### **Modificación del trazado de la vía ferroviaria de circunvalación.**



*Fuente: Elaboración propia a partir de los planos de Carlos M<sup>a</sup> de Castro para la Memoria del Anteproyecto de Ensanche (Escala 1:12.500) y del plano de Madrid de Juan Merlo (Escala 1:10.000). Además de la modificación del trazado, se efectuó el soterramiento de la línea en varios puntos del terreno.*

16. La iniciativa de los vecinos había dado sus frutos con un buen arreglo para sus intereses, lo que indicaba que los conflictos que había originado el nuevo plano no siempre terminaban en una guerra interminable cuando se adoptaban posturas razonables y había una seria voluntad de acuerdo. Así sucedió igualmente con numerosos propietarios de terrenos en las afueras de la Puerta de Atocha, que alcanzaron convenios y firmaron contratos de venta con el Ayuntamiento entre 1856 y 1865 para la ejecución del Ensanche. Pero los ejemplos contrarios de conflicto eran más numerosos y de mayor calado. Las presiones arreciaron y la inseguridad jurídica de todo el proyecto se convirtió en un lastre difícil de soportar. La parálisis del Ayuntamiento ante el fallido despegue del Ensanche incitó al Gobierno, una vez más, a tomar las riendas del asunto. En 1864, el ministro de Gobernación, Cánovas del Castillo, aprobó la Ley de Ensanche de Poblaciones por Real Decreto del 6 de abril, que fijaba la normativa urbanística para todo proyecto de Ensanche a nivel nacional. El posterior Reglamento de 1867, que vino a completar la ley general, acabó por sepultar los restos de aquella ciudad ideal, higiénica y saludable, que un día soñó Castro para Madrid. El nuevo marco legislativo estableció claramente cómo habían de sufragarse los gastos generados por la creación de los nuevos barrios: el Estado cedía a los Ayuntamientos, como añadido a las partidas presupuestarias concedidas para las obras de Ensanche, la recaudación de la contribución territorial por cada nueva construcción durante 25 años. Estos ingresos fijos habrían de revertir en la dotación de los diferentes servicios públicos municipales en cada zona. De esa forma, el Ayuntamiento tendría siempre los fondos necesarios para abrir una calle allí donde se levantara un bloque de viviendas. El poder central firmaba una especie de rendición ante el peso que evidenciaban los poderes locales en la vida del país y que también era visible en la propia capital. Así, el Gobierno dictó unas reglas del juego teóricas, un marco de actuación perfectamente definido, y el Ayuntamiento madrileño heredó la obligación de llevarlo a la práctica, pero con capacidad de decisión real sobre el resultado final del proceso de expansión urbanístico. Los diferentes consistorios de las décadas siguientes darían abundante uso de estas prerrogativas. Tras la Revolución de 1868, los ayuntamientos del Sexenio apostaron claramente por la opción de conservar los arrabales y arrumbar las prerrogativas ideadas por Castro. En 1873 se acordó el reconocimiento legal de todas las construcciones existentes en los terrenos del Ensanche, tanto si cumplían las normas urbanísticas como si no lo hacían.

Se conservó también el último trazado de la calle del Ferrocarril y su vía de circunvalación, ya construida. La permisividad con los constructores se extendió y se generalizaron las violaciones a las antiguas normativas que garantizaban una vida más cómoda y saludable para el ciudadano. Todo valía en pos del lucro, del enriquecimiento personal de propietarios y promotores inmobiliarios con tal de que la ciudad se expandiera de manera decidida.

### **3. Haciendo barrio: políticas de segregación espacial y movilización vecinal**

---

17. La naturaleza de la vida urbana conoció una profunda mutación a raíz de los crecientes movimientos migratorios y los acelerados planes urbanísticos que se urdieron para dar una respuesta a los desafíos planteados (Lees y Hollen Lees, 2007). Al igual que en otras grandes urbes occidentales, en Madrid la lejanía respecto al centro comenzó a tener verdadera fuerza en la valía de los terrenos y de los alquileres. En este caso, cuanto más lejos, más barato por la necesidad de desplazamiento y por afincarse en zonas semi-despobladas, donde el tejido urbano y los servicios públicos aún no habían llegado. Ese fue uno de los condicionantes primordiales que afectó a la evolución de la calle del Ferrocarril y su entorno inmediato, ubicado en la periferia sur de la ciudad. La distancia se convirtió en un factor a tener en cuenta, pero más importantes fueron los tipos de uso que se aplicaron tanto a los nuevos espacios como a los antiguos. Las grandes urbes comenzaron a manifestar acusadas diferencias en la naturaleza de los espacios entre unas zonas y otras. La segregación social del espacio entró en escena con la ampliación de las ciudades y el desarrollo de los transportes metropolitanos (Ball y Sunderland, 2001; McManus y Ethington, 2007; Dennis, 2008; Bowie, 2000). El centro de las ciudades adoptó una función administrativa y comercial, mientras que en las zonas del Ensanche los usos previos del suelo tuvieron un papel relevante en su configuración funcional. La parte sur, en la que se ubicaba la calle del Ferrocarril, era una continuación de los barrios bajos del interior y presentaba una orografía desigual y cortada por numerosos barrancos, lo que redundaba en una baja valoración del precio del suelo. A ello se añadía la presencia de algunos centros industriales como la fábrica de tabacos, la fábrica de gas, las de fósforos, papel y cartón, el mercado de ganados o las canteras de yeso, que afeaban su aspecto y crea-

ban una atmósfera desagradable de ruidos y olores muy poco atractiva. El cuadro lo completaba el ferrocarril, con sus estaciones y con la vía de circunvalación, que estampó una huella imborrable que condicionó por completo el futuro desarrollo de la zona, por encima del diseño elaborado por Castro. El ferrocarril sembraba a su paso racimos de vías férreas, almacenes de carbón y maderas, talleres de reparación, hangares y solares para el depósito de maquinaria, etc. Al mismo tiempo, su presencia atraía a industriales de sectores asociados para que instalasen allí sus negocios, mientras incitaba a otros a crear nuevas industrias, animados por el tono industrial de toda la zona, la única de Madrid.

18. Este particular contexto se sumó al sistema de financiación, aprobado por el Reglamento de 1867 y la Ley de Ensanche de 1876, que debía impulsar todo desarrollo urbanístico y dotación de servicios públicos. El Ayuntamiento era el responsable en este apartado y para ello contaba, gracias a la cesión del Estado, con la recaudación obtenida por el pago de la contribución anual que todo propietario de bien inmueble pagaba anualmente. La finalidad era crear un sistema autárquico que se financiara a medida que progresara la urbanización de los terrenos. Es decir, las nuevas infraestructuras y los servicios públicos irían haciéndose realidad al mismo ritmo que la edificación floreciese. Cuantos más edificios se construyeran, mayor sería la cuota de ingresos procedentes de la contribución territorial, los cuales serían invertidos, teóricamente, en los nuevos barrios para acondicionarlos y mejorar la vida de las personas allí asentadas. El problema fue la división administrativa del Ensanche por zonas financieramente independiente, lo que derivó rápidamente en un agigantamiento acelerado de las disparidades ya existentes entre unos barrios y otros. Como la contribución territorial pagada por los propietarios se gravaba en función de la calidad de las edificaciones y la cuantía de los alquileres, y no del número de habitaciones o de habitantes, aquellos barrios que contaban con inmuebles más lujosos atraían promociones inmobiliarias de mayor calidad, aunque albergaran menos población. Eso posibilitaba que el Ayuntamiento gastara infinitamente más dinero en una persona que viviera en una de las calles del acomodado barrio de Salamanca que uno que viviera en las inmediaciones de la calle del Ferrocarril. Así, el sistema no sólo no corregía los desequilibrios, sino que los aumentaba vertiginosamente y agudizaba la segregación: la Castellana o la Puerta de Alcalá eran cada día más ricas, lujosas y majestuosas, mientras que las Injurias o las Peñuelas, atravesadas por la vía de cir-

cunvalación ferroviaria, eran abandonados a una situación de extrema carestía y miseria, condenados a convertirse en los rincones negros del nuevo Madrid. Un destino contra el que se rebelaron numerosos vecinos durante años. Hombres humildes y hombres ricos que lucharon para mejorar las condiciones de vida de sus familias y vecinos, hombres que se negaron a que sus calles fueran las peores de todo Madrid, que fueran las malas calles de los barrios negros.

Diferencias en el espacio del Ensanche madrileño <sup>5</sup>					
Zonas del Ensanche	1860	Diferencia entre zonas	1905	Incremento 1860-1905	Diferencia entre zonas
Sur	12,33	0	16,26	31,9 %	0
Norte	14,73	+19,5 %	37,00	151,2 %	127,6 %
Este	46,97	+280,9 %	84,40	79,7 %	419,1 %

19. Desde 1860, todas las afueras sur hasta el río Manzanares se habían convertido, sobre el papel, en una parte más de Madrid, pero en la práctica poco o nada cambió en los años sucesivos y permanecían en un estado de olvido y marginación respecto a la asistencia pública. A las necesidades propias de una zona sin urbanizar, como los desmontes y la nivelación de los terrenos, se añadía el hecho de ser un área que empezaba a concentrar numerosos talleres y centros fabriles, los cuales generaban residuos y contaminación superiores a los de un simple vecindario residencial. Si a estas circunstancias se añade la generalizada incertidumbre y rechazo que despertaba el plan Castro y su amenaza de derribar las casas construidas, se comprenderá mejor la fulgurante movilización de una parte del vecindario y el nacimiento, el 1 de octubre de 1865, de la primera Asociación General Voluntaria de Vecinos y Propietarios de las Peñuelas<sup>6</sup>. A la reunión acudieron «más de 50 vecinos y propietarios por sí y en representación de otros varios, ausentes e impedidos.» Los concurrentes expusieron, en primer

5 Fuente: Archivo de Villa de Madrid, Estadística, padrones municipales de 1860, 1878 (1880 para la parte norte) y 1905. Los datos de la zona norte corresponden a la investigación de Rubén Pallol y los de la parte este a la de Borja Carballo. Los alquileres son mensuales y están expresados en pesetas. La base de comparación para establecer las diferencias entre las zonas es el Ensanche Sur.

6 *La Iberia*, 06/10/1865.

lugar, el importante crecimiento demográfico del barrio y la necesidad de atender:

a las mejoras que ha menester con infinita urgencia, para que de allí desaparezcan males y quebrantos de no escasa monta, y en las necesidades públicas de todo género que en el mismo barrio y en sus calles y terrenos se experimentan y padecen, como otras tantas dolencias patentes y de suyo alarmantes y funestas, para que esas necesidades se cubran y obtengan pronto, seguro y sólido saneamiento, ciertas causas de malestar, ciertos focos de infección y ciertos vicios materiales que tan amargas y deletéreas consecuencias producen en la propiedad, con daño de todas las familias y con perjuicio de la industria, de la vida comunicativa, del tiempo y del trabajo.

20. Tras un debate abierto, se procedió a la elección de una comisión que representara a los vecinos en todos los asuntos del barrio, la cual elaboró rápidamente:

una razonada y sentida solicitud para que se destinen los debidos fondos al empedrado de las calles, guardada la justa proporción y atendidas las cargas que cubre el barrio de las Peñuelas, pero sin olvidar la preferencia que ahora merece este barrio, a quien el señor alcalde corregidor y el Ayuntamiento deben atender como es urgente e indispensable.

21. En esa solicitud, los vecinos ya eran conscientes del menguado valor del barrio en comparación a otros, como por ejemplo Recoletos, pero se reivindicaban como madrileños de igual categoría que el resto, con las mismas obligaciones, pero también con los mismos derechos a ser atendidos y escuchados como el resto de ciudadanos. A partir de ese momento, la comisión elegida guió todo el movimiento reivindicativo vecinal. Sus miembros eran pequeños propietarios e industriales como los señores Fagalde, José Pons y su hijo Juan Pons Basabé, Juan González Peña, Diego Lorenzález, Rafael Urosa, José Iglesias, el arquitecto Isidoro Lerena, o los maestros carpinteros Camilo Laorga y Francisco Gundián.

22. Estos eran los «buenos patricios con inteligencia y fuerza de voluntad» a los que se refería el periódico progresista *La Iberia*. La comisión apostó por una estrategia con dos direcciones. Por un lado, reivindicar una justa equiparación en la dotación de los servicios públicos respecto a otros barrios de la capital y, por otro lado, solicitar la instalación de establecimientos y equipamientos básicos para la ciudad, con el fin de revalorizar los terrenos de la zona y compensar la escasa valía de los terrenos en el mercado inmobiliario. Sin embargo, el resultado obtenido en los años sucesivos fue considerablemente magro. El Sexenio Democrático, por ejemplo, fue una etapa desaprovechada para cambiar el rumbo y frenar los desequili-

brios que iban alejando a unos barrios de otros en su desarrollo urbanístico: los diferentes consistorios de esos años se limitaron a derribar las tapias, desplazar a Castro como director de las obras y ratificar la supervivencia de las casas de los arrabales (Pallol Trigueros, 2013). Nada hubo de las mejoras en las zonas más deprimidas, esperadas como el maná por sus vecinos y propietarios, ni nada pudo haber, dado el sistema de financiación aprobado para las zonas de ensanche. El proceso de segregación del espacio continuaría su marcha mientras no se modificara el reglamento de 1867 y eso era harina de otro costal que ni siquiera se contempló. Las Peñuelas y las inmediaciones de la calle del Ferrocarril siguieron siendo una zona pobre y marginada en la dotación de los servicios públicos municipales respecto a otras zonas del Ensanche, a pesar de la experiencia democrática del Sexenio y del papel de algunos de sus vecinos, hombres activos y políticamente bien situados como el progresista Camilo Laorga. La aprobación de la Ley de Ensanches de 1876 por parte de los conservadores fue la losa definitiva en las reivindicaciones que venía defendiendo la Asociación de Vecinos y Propietarios de las Peñuelas, con el señor Laorga al frente. Continuaron reivindicando mejoras para el barrio en la dotación de los servicios públicos y enarbolaban una defensa a ultranza del mismo, al que presentaban como:

la primera localidad que se creó extramuros del casco antiguo de Madrid y anterior a la ley de Ensanche; que en ella, si bien no existen palacios ni hoteles, es el punto donde se han establecido importantes industrias que sostienen numerosos operarios y familias enteras, que aumentan la riqueza imponible para el Estado y para el municipio en las diversas formas de tributación que hoy existen; y que contribuye como todas con todos los recargos e impuestos establecidos<sup>7</sup>.

23. Sin embargo, el tiempo de las disputas entre el Gobierno central, por un lado, y el Ayuntamiento y los vecinos, por otro, había terminado y ahora era únicamente el municipio el responsable de gestionar la ampliación de la ciudad y lidiar con los propietarios. Además, las rivalidades políticas jugaban un papel significativo y los políticos conservadores decidieron pasar factura a personas como Camilo Laorga, que encabezaba las reivindicaciones y se había distinguido en los revolucionarios días del Sexenio. Sucesivos dictámenes de la Comisión de Ensanche impelían a los vecinos y propietarios de la zona de Peñuelas a costear dos tercios de todos los gastos en la instalación de la red de alcantarillado y la mitad del gasto en el pavimen-

7 Expediente de los propietarios y vecinos de las Peñuelas solicitando mejoramiento de los servicios municipales, 1877. AVM, Secretaría, 10-84-83

tado y colocación de aceras. Cuando hubieran conseguido esa proeza, la Comisión «procederá al levantamiento de planos para sacar después a subasta dichas obras, con acuerdo de los referidos propietarios, quedando sólo el Ayuntamiento con la facultad de inspeccionar aquellas y abonando en los plazos que se establezcan el importe de la 3ª parte del coste.» Es decir, el municipio no movería un dedo hasta que los propios vecinos se las arreglaran para reunir casi todo el dinero necesario y, sólo entonces, pondría en marcha su anquilosada y morosa burocracia.

24. El abandono municipal por falta de fondos en la caja de caudales de la tercera zona de Ensanche fue la nota predominante de todo el periodo. Las zonas pobres tenían menos recursos y, debido a ello, se degradaban en sus condiciones de vida respecto a otras zonas más privilegiadas. Las reclamaciones vecinales eran inofensivas bolas de nieve que chocaban contra un armazón de acero (el sistema de financiación compartimentado) intocable. En contadas ocasiones, la iniciativa vecinal topaba con un trébol de cuatro hojas y sus demandas no caían en saco roto. Pedro José Cobos y Tomás Rozas eran unos jornaleros, de tantos otros, que habían acudido a las afueras para encontrar un alojamiento «a más reducido precio y con más condiciones higiénicas que pudieran tener dentro del casco de la población, donde además de los exorbitantes precios, tienen que reducirse a vivir en compañía». Su hogar se situaba, precisamente, en la recién creada calle del Ferrocarril. Al poco tiempo de instalarse allí, Pedro y Tomás, junto a las casi 300 personas que firmaban el escrito, exponían que:

los moradores de dicha zona son trabajadores que, para acudir a sus respectivos talleres u obras, tienen que transitar por ella a primeras horas de la mañana, tropezando en todas partes y expuestos a caídas con fatales consecuencias, pues el piso está pésimamente rematado de malo y la calle completamente a oscuras. Uniendo a esto que la compañía del ferrocarril del Norte ha cercado el terreno, que dice pertenecerle, con unos postes atravesados con alambres combinados, de cierta manera que están llenos de pinchos salientes, fácil es de comprender lo arriesgado que es transitar por dicha calle desde anochecer hasta la madrugada, y en tiempo de lluvias hasta por el día, por los infinitos baches que se forman<sup>8</sup>.

25. Practicados los oportunos reconocimientos, tanto el inspector jefe de pavimentado como el de alumbrado confirmaron el calamitoso estado de la calle y las «justas y atendibles quejas que elevan los vecinos». Ambas secciones elaboraron un presupuesto conjunto para la pavimentación de la

8 Expediente de los vecinos de la calle del Ferrocarril solicitando servicios urbanos, 1883. AVM, Secretaría, 6-389-1.

calle y la instalación de faroles en uno de sus lados por un monto global de 16.150 pesetas, cantidad que no incluía «los materiales accesorios que ya poseía el ramo, ni la mano de obra, que sería a cargo de las brigadas de operarios de aquella zona.» En noviembre de 1883, dos meses después del dictamen de los ingenieros, se reunió la Comisión de Ensanche de la 3ª zona y manifestó que, tras descontar las deudas obligatorias de dos partidas, la caja disponía de 18.603 pesetas de fondos para lo que restaba de ejercicio, más que suficientes para llevar a efecto la obra. Sin embargo, sólo autorizó el permiso para el arreglo del pavimento, no para el alumbrado, acuerdo que ratificó el Ayuntamiento el 1 de diciembre. Tomás, Pedro y el resto de vecinos habían conseguido parte de sus reclamaciones, pero siguieron tropezando muchos días con los baches y enlodándose los días de lluvia por el mal estado de su calle. Solamente la Comisión tardó más de seis meses en notificar la aprobación de licencia de las obras al ingeniero jefe encargado de ejecutarlas. Luego tuvieron que formarse las cuadrillas de operarios, surgieron los retrasos en la entrega de los materiales, las complicaciones con tal o cual punto del terreno, etc. Este caso ilustra cómo los barrios del Ensanche Sur se vieron perjudicados en la dotación de servicios públicos no sólo por la penuria de las inversiones realizadas en sus calles, sino también por las dilaciones sin cuento que empantanaban la realización de proyectos legalmente aprobados.

26. Una calamitosa situación que se alargó hasta rozar el siglo XX, cuando el doctor Philip Hauser realizó un exhaustivo estudio sobre las condiciones de vida y salubridad de la ciudad madrileña y constataba, entre otras graves carencias, la falta de alcantarillas en buena parte del callejero de la capital:

entre el que se distingue, sobre todo, el barrio de las Peñuelas, donde los pozos de inmundicia están constantemente rebasando, con detrimento de la salud del vecindario: allí se ve muy a menudo correr verdaderos arroyos de agua inmundicia por las calles. El servicio de limpiezas se hace por medio de cubas del sistema Sabatini. Las Peñuelas tiene 32 calles que carecen de alcantarillado y cuatro sólo parcialmente. (Hauser, 1902).

27. Por ley, el Ayuntamiento era el responsable del ramo de fontanería y alcantarillas. Los particulares podían construirlas anticipadamente y, en ese caso, el Municipio debía abonarles la tercera parte de su importe. Aquellos que no tuvieran el dinero suficiente para costear las obras debían aguardar a la acción municipal. Para algunos fue una espera de años que hizo de sus barrios un guñapo de la moderna ciudad.

#### 4. Imaginarios en conflicto : la percepción de la frontera

---

28. Los procesos de industrialización y de segregación económica y social del espacio intervinieron en la modificación de la propia concepción de la ciudad como un magma inestable sobre el que se construyeron toda una serie de imaginarios culturales (Kalifa, 2013; Shore, 2015). Las formas de percepción y concepción cultural y simbólica del espacio se suman a la experimentación cotidiana de la realidad para ahondar más si cabe en la comprensión de los procesos de modernización de la vida urbana (Hetherington, 1997; Walkowitz, 1995). En este sentido, la calle del Ferrocarril resulta muy ilustrativa de los conflictos subterráneos que atravesaban al conjunto de la sociedad a la hora de dotar de significado e identidad a los espacios y a los habitantes que los ocupaban a través de todo un repertorio de imágenes construidas por los propios contemporáneos, por escritores, periodistas y estudiosos, que emitían juicios y difundían recreaciones sobre los barrios y sus gentes, sus condiciones de vida, sus costumbres, su modelo de comportamiento, los medios que empleaban para ganarse la vida, etc. La imagen y su poder de influencia era un factor a tener en cuenta en el desarrollo social y material de la vida urbana. El espacio no concedía ni quitaba a las personas riquezas personales o categorías sociales, pero sí las relativizaba y las supeditaba a una fama creada, a una imagen concebida desde la perspectiva de la civilización (Mandler, 2000; 224-244).
29. En este sentido, la calle del Ferrocarril era una de las arterias centrales del Madrid laborioso e industrial, del Madrid creador de riqueza y puestos de trabajo, puesto que en torno a su eje se ubicaban las empresas con mayor número de trabajadores de la época, es decir, las compañías ferroviarias, pero también se mostraba como uno de los rostros del Madrid marginal y miserable de los modernos bajos fondos de la sociedad. El mal aspecto que presentaban los terrenos del Ensanche Sur había sido público y notorio desde los primeros años, y difundido reiteradamente por los medios escritos. En 1860 se afirmaba que:

los alrededores de la estación del ferrocarril presentan un aspecto digno de la más abandonada y miserable aldea. Aquel inmenso y sucio barranco, coronado de casuchas ruinosas, debería desaparecer, hoy que tanto se cacarean las mejoras que se están llevando a cabo. Toda la parte de Madrid que empieza en la estación del ferrocarril y termina en la Cuesta de la Vega, se encuentra en un estado de lo más lamentable.<sup>9</sup>

9 *La Discusión*, 26/04/1860.

30. Los vecinos no se limitaron a remitir quejas y lamentos al Ayuntamiento. Eran conscientes de que sus peticiones podían caer en saco roto y recurrieron precisamente a uno de los medios que más daño les estaba haciendo, los periódicos, para revertir la mala prensa de sus barrios en prensa amable. Camilo Laorga, en sus diversos lances por reivindicar el nombre de las Peñuelas, concitó a diversos periodistas, a los que obsequió con banquetes y detalles para sus amadas esposas, para que pudieran comprobar que la zona de las Peñuelas era, en realidad:

una población crecida, laboriosa, edificante y notable, que todo se lo debe a sí propia y a sus sacrificios y vigalias y para que dieran fe de «cuán dignos de profundísimo acatamiento y de leal, sincero y religiosísimo respeto, son todos los grandes intereses allí creados, no por la sociedad general y el Estado, sino por los únicos y aislados medios de que han podido echar mano en el barrio cuantos ahora en él son propietarios o vecinos.» Así pues, donde unos veían la más abandonada y miserable aldea, otros apreciaban «un barrio interesante, modelo y ejemplo vivísimo de economía, de laboriosidad y de virtud en todos los conceptos imaginables».<sup>10</sup>

31. Era una estrategia que hoy se vería como puro marketing para lavar la denostada imagen del barrio y la de sus vecinos, especialmente de aquellos que más intereses tenían depositados en él. Las personas más implicadas en los asuntos generales del barrio, aquellos que asistían religiosamente a cada reunión, los que proponían la creación de una comisión o se ofrecían a participar en las asociaciones vecinales, en escribir las cartas de protesta y acudir a reuniones con políticos y personas influyentes, no eran precisamente pobres zarrapastrosos, sino personas con intereses fundados en el barrio, debido a sus propiedades y/o negocios, o personas con una posición social que podía quedar en entredicho con todos los descalificativos que se vertían en la prensa. Las condiciones de la zona no eran buenas, y ellos eran los primeros que lo sabían porque vivían allí, pero no todo era malo y desechable, ni todas las casas eran casuchas miserables, ni las personas gentes del mal vivir. El propio Camilo Laorga podía sentirse incómodo si alguien le identificaba con los pobres de su barrio, a él, un hombre de su posición y valía, que había acudido a veladas nocturnas de la buena sociedad isabelina, que participaba en exposiciones nacionales con grandes industriales del país, que incluso había llegado a regalar una preciosa mesa de billar a S.M. la Reina Isabel II. Y como él, el resto de compañeros de viaje, el farmacéutico Rafael Carnicero, el doctor Mariano Fernández, el industrial Antonio Pra-

<sup>10</sup> *La Iberia*, 06/10/1865. Los banquetes que ofreció Camilo Laorga aparecen citados en diversos años y sólo se ha puesto un ejemplo ilustrativo.

dos, el propietario Manuel Pérez Medel o el señor Andrés Nieto, apoderado del arquitecto Isidro Lerena y propietario de terrenos en las Peñuelas. Eran personas asimilables a los estratos medios y medio altos de la sociedad madrileña que, en este reducido espacio, pasaban a ser la élite real del vecindario. La imagen del barrio no se correspondía con la suya y les preocupaba que alguien se llevara a error.

32. Sin embargo, las iniciativas de este reducido grupo de personas fueron como bolas de nieve arrojadas contra una locomotora imparable. El proceso de segregación del espacio siguió su curso y la situación e imagen del Ensanche Sur empeoraron con el paso del tiempo. Desde sus respectivos campos, numerosos médicos, periodistas y escritores emitían estudios sobre las deplorables condiciones de vida de los barrios del sur y las hacían extensibles a toda la población que habitaba en ellos (Vicente Albarrán, 2017). Los términos y adjetivos empleados en las descripciones eran muy ricos y variados, casi barrocos, para exponer «otra» realidad, opuesta en negativo a la que era propia de una civilización avanzada. En las descripciones literarias, el espacio adquiría atribuciones humanas, estados de ánimo que se transmitían a sus pobladores y que les definían física, emocional y socialmente (Vicente Albarrán, 2016).

Aguardaron paseando por el antiguo camino de Yeseros. Se internaron por los campos próximos, en los que se veían casuchas miserables, a cuyas puertas jugaban al chito y al tejo algunos hombres y pululaban chiquillos andrajosos. Eran aquellos andurriales sitios tristes, yermos, desolados; lugares de ruina. Por todas partes se veían escombros y cascotes, hondonadas llenas de escorias. (Baroja, 1905).

33. La vida cotidiana allí se hizo cada vez más desagradable, entre escombros y gente astrosa, en calles rotas y enfangadas, con vecinos pobres en cualquier esquina, mendigos algunos, delincuentes otros, con calles en penumbra o sumidas en la oscuridad. Aquello espantaba a cualquiera y más si se tenía el dinero suficiente para mudarse a una zona más limpia, más iluminada, más segura. Entre 1880 y comienzos del siglo XX se produjo un abandono paulatino de las personas que habían protagonizado las reivindicaciones por la mejora de estos barrios, la pequeña élite local. Desaparecieron ellos y también sus hijos. Ejemplo ilustrativo fue la familia Laorga. Camilo, el viejo patriarca, falleció en 1898 con casi 70 años de edad. Murió sin haber visto a su barrio integrado en la ciudad y atendido, como uno más, en sus múltiples necesidades. Se pasó media vida luchando para que

así fuera, para acabar con el olvido municipal que tanto daño estaba causando en toda la zona y desapareció sin haberlo conseguido. Se había apuntado algunos tantos, como unos cuantos faroles de gas o varias fuentes de agua instaladas por las calles, pero no eran más que migajas. La calle del Ferrocarril y el barrio de las Peñuelas seguían siendo uno de los rostros míseros de la ciudad, a pesar de todos los banquetes, cócteles, paellas y detalles para las señoras que salieron de su bolsillo y que terminaron por hacerle un roto a su patrimonio personal. Camilo se fue para siempre, pero sus deudas quedaron a cargo de sus hijos, que se vieron superados por los plazos de pago y los intereses acumulados. A su pesar, decidieron deshacerse del patrimonio que su padre había adquirido en las Peñuelas, como el almacén de maderas, una serrería, el taller de ebanistería y la casa familiar, todo ello liquidado en 1901<sup>11</sup>. Era el adiós a una época, a un sueño, a un barrio.

34. En vísperas de la Primera Guerra mundial el proceso de segregación espacial se había agudizado de tal manera que se presentaba a los barrios del sur como la reencarnación del Mal, el lugar del crimen depravado y de la fechoría diaria. Un submundo peligroso dibujado al detalle en términos de oscuridad, donde la palabra «negro» era la más usada para recrear la atmósfera de sus gentes y de sus calles y la civilización se había deformado repulsivamente para la mayoría, donde:

todo se veía negro, cenagoso, desierto; sólo algunos perros vagabundos, famélicos, llenos de barro, husmeaban en los montones de basura. (...) En los días de lluvia, la hondonada era un pantano negro y repugnante (Baroja, 1904).

35. Para entonces la calle del Ferrocarril, que seguía constituyendo una auténtica frontera física que dividía en dos al Ensanche Sur, se representaba como una especie de *limes* civilizatorio: el mero hecho de cruzarla implicaba, para el imaginario cultural dominante, adentrarse en el submundo más negro de la pobreza y de la marginalidad, en un Madrid desconocido por buena parte de la sociedad, convertido en un Madrid pintoresco por escritores y periodistas de la época. Más allá de la calle del Ferrocarril se extendían los barrios de los mendigos, de los gitanos y de los traperos, figuras sociales que simbolizaban todo lo que la modernidad desechaba como algo por completo ajeno a ella. Era la frontera entre civilización y barbarie, entre el orden social y la criminalidad, entre el respeto por las normas

<sup>11</sup> *Diario de Avisos de Madrid*, 13/08/1898; *Revista ilustrada de banca, ferrocarriles, industria y seguros*, 25/08/1901.

de urbanidad y la perversión de los comportamientos morales, entre lo higiénicamente saludable y los focos de infección, entre personas dignas de respeto y personas de las que se debía recelar, en definitiva, entre la modernidad urbana y el primitivismo rural.



*Fotografía de la calle del Ferrocarril y de las vías del ferrocarril de circunvalación, comienzos del siglo XX. Fondo Alfonso, Archivo General de la Administración, sig. 012422.*

## 5. Conclusión

---

36. La calle del Ferrocarril se configuró pues como uno de los espacios más singulares del proceso de transformación de la sociedad urbana madrileña durante la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX. Espacio surgido tanto de los procesos de planificación urbanística burgueses como de los efectos de la industrialización y la revolución de los sistemas de transporte, en torno a él se confrontaron diferentes formas de entender la vida urbana, de gobernar y de vivir la ciudad, de pensar e imaginar un espacio, de ocuparlo y observarlo, de proyectar en torno a él identidades y emociones contrapuestas. El análisis de su evolución en el tiempo, tanto desde un punto de vista socioeconómico como simbólico y cultural, nos brinda una comprensión de los procesos de modernización alejada de un sentido

de progreso positivista y nos conduce a reflexionarlos como procesos abiertos, disruptivos, en los cuales las prácticas y los significados se hallaban en disputa y negociación.

## **Bibliografía**

---

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

BALL, M., & SUNDERLAND, D. *An economic history of London (1800-1914)*. New York: Routledge, 2001.

BAROJA, Pío, *La lucha por la vida*, Madrid, Cátedra, 1998 (1904).

BONET CORREA, Antonio (ed.), *Plan Castro*, Madrid, COAM, 1978.

BOWIE, Karen (ed.), *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris (1801-1853)*, Paris, Éditions Recherches, 2000.

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

DENNIS, R. *Cities in Modernity. Representations and productions of metropolitan space (1840-1930)*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

EWEN, S. *What is Urban History?* Cambridge: Polity Press, 2016.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio, *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe, 1989.

GONZÁLEZ YANCI, María del Pilar, *Los accesos ferroviarios a Madrid. Su impacto en la geografía urbana*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1977.

HARVEY, D. *Paris, capital of modernity*. New York: Routledge, 2006.

HAUSER, Philip, *Madrid bajo el punto de vista médico social*, Madrid, Establecimiento tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1902, 2 vols. (edición facsímil de Editora Nacional, 1979).

HETHERINGTON, K. *The Badlands of Modernity: Heterotopia and social ordering*. New York: Routledge, 1997.

HITCHCOCK, T. & SHORE, H. *The streets of London. From the Great Fire to the great stink*. London: Rivers Oram Press, 2003.

KALIFA, Dominique, *Les Bas-Fonds. Histoire d'un imaginaire*, Paris, Seuil, 2013.

LEES, A., & HOLLEN LEES, L. *Cities and the making of Modern Europe, 1750-1914*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

MANDLER, Peter, «Race and nation in mid-Victorian thought», in *History, religion and culture: British intellectual history, 1750-1950*, COLLINI S., WHATMORE R., y YOUNG B. (dir.), Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 224-244.

McMANUS, Ruth & ETHINGTON, Philip, «Suburbs in transition: new approaches to suburban history», *Urban History*, 34, 2007, p. 317-337.

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

OTERO CARVAJAL, Luis Enrique y PALLOL TRIGUERO, Rubén, *La sociedad urbana en España, 1900-1936*, Madrid, Catarata, 2017.

OTERO CARVAJAL, Luis Enrique y PALLOL TRIGUERO, Rubén, *La ciudad moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*, Madrid, Catarata, 2018.

PALLOL TRIGUEROS, Rubén, *Una ciudad sin límites. Transformación urbana, cambio social y despertar político en Madrid (1860-1875)*, Madrid, Catarata, 2013.

PALLOL TRIGUEROS, Rubén, *El Ensanche Norte. Chamberí, 1860-1931. El Madrid moderno*, Madrid, Catarata, 2015.

SHORE, H. *London's criminal underworlds, c. 1720 – c. 1930. A social and cultural history*, London: Palgrave MacMillan, 2015.

VICENTE ALBARRÁN, Fernando, «La Modernidad deformada. El imaginario de Bajos Fondos en el proceso de modernización de Madrid (1860-1930)», *Ayer*, 101, 2016, p. 213-240.

VICENTE ALBARRÁN, Fernando, *El Ensanche Sur. Arganzuela, 1860-1931. Los barrios negros*, Madrid, Catarata, 2015.

VICENTE ALBARRÁN, Fernando, «Journeys to the catacombs. Forbidden people and spaces of modern Madrid (1900-1936)», in *Writing Wrongdoing in Spain, 1800-1936: Realities, Representations, Reactions*, SINCLAIR Alison & LLANO Samuel (dir.), Suffolk, Tamesis Books, Boydell & Brewer, 2017, p. 237-256.

WALKOWITZ, Judith, *La ciudad de las pasiones terribles. Narraciones sobre el peligro sexual en el Londres victoriano*, Madrid, Cátedra, 1997.