

Cuerpos bajo el metal, piedras contra el tranvía. Tráfico rodado, cultura de barrio y conflicto en los suburbios del Madrid de entreguerras

CARLOS HERNÁNDEZ QUERO

*GRUPO DE INVESTIGACIÓN "ESPACIO, SOCIEDAD Y CULTURA EN LA EDAD
CONTEMPORÁNEA", UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID¹
chquero@ucm.es*

1. Vida callejera y lucha por el espacio en la sociedad urbana de entreguerras

1. Las primeras décadas del siglo XX conformaron un período particularmente creativo en términos socioculturales. La paulatina erosión de las antiguas jerarquías y seguridades colectivas arrojó un panorama líquido en el que distintos hábitos, creencias, proyectos y prácticas ciudadanas pugnan por definir lo que era lícito o no hacer en un nuevo espacio público desierto de referencias dominantes y atravesado por la desigualdad. Esta disputa múltiple alcanzó su clímax en los años de entreguerras, cuando las recién inventadas democracias occidentales trataron de resistir el doble asalto de quienes desde la revolución o la contrarrevolución proponían otras vías de gestionar el presente y conquistar el futuro (Mazower, 2017). El conflicto bélico, empero, no generó estas tensiones de la nada. Más bien

1 Este texto forma parte de las actividades del Grupo de Investigación Complutense «Espacio, Sociedad y Cultura» y del proyecto «La sociedad urbana en la España del primer tercio del siglo XX. Madrid y Bilbao, vanguardia de la modernidad. 1900-1936» financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Referencia HAR2015-65134-C2-1-P). El artículo ha sido posible gracias a la concesión de un contrato de Formación de Profesorado Universitario por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. El texto se ha visto beneficiado por el intercambio de opiniones e información con Luis de la Cruz, a quien nuestro mi agradecimiento.

precipitó ciertas líneas de fractura que asomaban en el contexto finisecular y que trascendían el más elevado plano de las utopías y las representaciones intelectuales. Muchas de estas brechas tenían su origen en el terremoto urbanizador de la segunda mitad del XIX; un seísmo que no se contentó con alterar el paisaje material o demográfico de las ciudades, sino que afectó por completo a las costumbres e identidades de sus habitantes, es decir, a cómo imaginaban el mundo y actuaban en él (Ewen, 2016). La sociedad urbana resultante de aquellas convulsiones era cada vez más una sociedad en la que sujetos extraños y físicamente distantes confrontaban diferentes maneras de entender la convivencia (Vernon, 2014). La sensación general era tanto de parálisis como de oportunidad. La inmigración había desbordado las previsiones de las elites urbanas y había hecho de las ciudades entornos mestizos y difíciles de manejar. El orden liberal vivía sus horas más bajas, incapaz de adaptar sus esquemas a la balbuciente sociedad de masas. Finalmente, los nuevos medios de comunicación habían puesto a disposición del público urbano una avalancha de valores y modelos que desafiaban las convenciones sociales. En ese contexto abierto las metrópolis occidentales se convirtieron en auténticos laboratorios de pruebas de la sociedad del mañana. En sus probetas, mujeres solteras, agitadores políticos o estudiantes ensayaron comportamientos iconoclastas, idearon nuevos vínculos sociales y trataron de orientar los pasos que había de seguir una vida urbana en perenne transformación, lo que fue siempre motivo de inagotables conflictos por definir los límites de aquello que era correcto o legítimo realizar en el espacio público.

2. Muchas de estas batallas se libraban en las páginas de los periódicos, en los plenos de los consejos municipales o en las cámaras de comercio. Pero otras tantas se dirimían a diario en espacios más desregulados, en los que los individuos esculpían su identidad social. Estas disputas, a menudo asociadas a la libertad de movimiento o al ejercicio de derechos, se producían en lugares y franjas del día de gran promiscuidad social. Patrick Joyce, por ejemplo, ha mostrado la angustia que las ferias o los mercados causaban entre la elite gobernante de las ciudades inglesas, que veía en el trasiego de dichas actividades informales el pretexto perfecto para quebrantar los roles sociales y abandonar cualquier atisbo de urbanidad (Joyce, 2003). De modo similar, Olivier Zunz ha desvelado cómo la Detroit Citizens League, un lobby que agrupaba a los grandes empresarios de la capital del automóvil, presionó insistentemente por el cierre de *speakeasies* y *dan-*

cehalls, temidos por ser guarida de toda laya de indisciplinas sociales (Zunz, 1982). Incluso lugares tan aparentemente inocuos como los parques o las casas de baño fueron en Nueva York los mejores aliados de una incipiente comunidad gay que construía su propia ciudad en paralelo a la oficial (Chauncey, 1994). En la misma línea, la vida nocturna, con su comitiva de escándalos, cabarés y hábitos sexuales inapropiados condensó importantes polémicas que, de nuevo, remiten a una disputa global por determinar el umbral de los comportamientos decorosos y los inaceptables (Schlör, 1998).

3. Entre cajones de verdura, en los vestuarios de un baño público o ante el escenario de un teatro de variedades los ciudadanos ponían en entredicho los discursos legitimadores del orden y franqueaban, a veces incluso sin pretenderlo, las fronteras sociales supuestamente normativas. Había, por tanto, boquetes en el muro impoluto de la modernización alzado en ocasiones por una historiografía demasiado apegada a las evoluciones de larga duración. De entre todas las brechas que agrietaban el muro, seguramente la más honda y penetrante fuera la calle. Impredecible y caótica, su dominio fue siempre objeto de deseo para toda suerte de colectivos que reclamaban para sí el mando o disfrute sin trabas del espacio. En aquellos años de reconfiguración social y nuevos vientos culturales la calle quitaba el sueño a autoridades preocupadas por controlar a unas masas ingobernables, a policías de costumbres a la caza del flirteo sexual y a guardias de tráfico incapaces de domesticar un creciente torbellino de vehículos y viandantes. Pero no solo a ellos. La conquista de las calles, como paso previo a la conquista del Estado, fue la aspiración declarada de las nacientes culturas militantes. Las plazas fueron escenario de manifestaciones masivas, las paredes se llenaron de pasquines subversivos y las aceras se tiñeron con la sangre de los mártires de las nuevas religiones políticas. Amén de los simples paseantes o consumidores, el rompecabezas callejero se completaba con una larga corte de figuras subalternas: recogedores informales de basura, vendedores ambulantes, delincuentes del tres al cuarto, mendigos, parados, prostitutas, obreros en sus horas de descanso o niños jugando. En el aire de las principales metrópolis de Europa y Norteamérica bullía una pregunta para la que nadie tenía respuesta concluyente: ¿a quién pertenecen las calles?

4. Un nutrido conjunto de investigadores ha tratado de explicar, desde los presupuestos de la nueva historia urbana, espacial y cultural, los intereses y prácticas que colisionaron en las vías públicas occidentales desde finales del XIX. Para Leif Jerram las calles fueron el epicentro de las grandes

transformaciones del Novecientos. En ellas confluían los grandes procesos de cambio, los proyectos de partidos o urbanistas y las pequeñas historias de esperanza y derrota de la gente corriente. La vida urbana, cortada por nuevas pautas de relación, había borrado la hegemonía de los antiguos códigos prescriptivos de conducta, desde los morales a los políticos. Ante este vacío, las calles eran el cuadrilátero en que millones de personas luchaban por marcar el compás de los nuevos tiempos, bien fueran revolucionarios entusiastas, mujeres liberadas de cargas de antaño u homosexuales, bien aquellos que querían erradicar su presencia del espacio público (Jerram, 2011). La misma lectura conflictiva emerge en los trabajos de Molly Loberg, quien ha mostrado la feroz batalla que anunciantes, vendedores ambulantes, policías, comunistas o nacionalsocialistas sostuvieron en las calles de Berlín por llamar la atención de sus conciudadanos, señalar públicamente a sus enemigos e imponer sus programas (Loberg, 2018). No faltan tampoco quienes apuestan por hacer prospecciones en espacios concretos a fin de examinar la relación existente entre determinadas formas de vida y el medio específico en que tomaron cuerpo. Es el caso de Mark Wild, que se ha preguntado hasta qué punto las calles de los distritos inmigrantes de Los Ángeles eran espacios de mezcla y solidaridad, pero también de transgresión de barreras étnicas y de configuración de identidades sexuales o políticas rupturistas (Wild, 2005).

2. Los suburbios de Madrid, la oveja negra de la modernización liberal

5. Existe por tanto un notable caudal bibliográfico internacional que combina el examen de los conflictos y la formación espacial de la identidad social de los sujetos, siempre con la urbanización como telón de fondo (Gunn y Morris, 2001). En España el seguimiento de estos presupuestos teóricos ha arrojado importantes estudios de la Barcelona de entreguerras (Ealham, 2005; Oyón, 2008). Sin embargo, para el caso de Madrid, a excepción de algunos textos que forman parte de este dossier, apenas disponemos de un puñado de trabajos que muy recientemente se han preocupado por rescatar el impacto que tuvo en las calles la ambivalente transformación de la capital (Vorms, 2012; Vicente, 2016; Pallol 2017; De Miguel, 2017; De la Cruz, 2017). Hasta su publicación, la línea interpretativa más extendida había visto en la calle, y particularmente en las áreas remozadas

del casco antiguo, como la Gran Vía, el solar por excelencia de una modernización no conflictiva ni problemática. De acuerdo con esta lectura, las calles céntricas eran el escaparate de un capitalismo triunfante que rendía culto a la velocidad, los grandes almacenes, los espectáculos y la arquitectura modernista (Baker, 2009; Rodríguez, 2015). Es cierto que cada vez más madrileños llevaban en el bolsillo una entrada del cinematógrafo, la factura de una consumición en un bar de estilo americano o un recorte de periódico anunciando el último grito en productos cosméticos. La expansión urbana del primer tercio del siglo XX parecía haber decretado una mejora en las condiciones de vida que alejaba a la mayoría social del deprimente estado de miseria característico de las ciudades del inicio de la era industrial (Pallol, 2015; Vicente, 2015; Carballo, 2015; De Miguel, 2016; Díaz, 2016).

6. Sin embargo, no es menos cierto que la modernización liberal de Madrid tuvo también sus consecuencias inesperadas. Un relato integral del período no puede olvidar que la rápida transformación del tejido urbano se hizo dejando en el camino un reguero de conflictos y desigualdades que en pocos sitios produjeron una huella tan intensa como en la calle. El propósito de las restantes páginas será estudiar las calles de Madrid con la intención de volcar en ellas el arsenal interpretativo de la historiografía anteriormente mencionada. Para ello nos serviremos de las vías públicas del extrarradio madrileño, pues en ellas es donde mejor pueden apreciarse esos rasgos de disputa entre cosmovisiones, hábitos arraigados y expectativas asimétricas que fue también la modernidad. Como puerta de entrada al asunto utilizaremos las calles del suburbio proletario de Cuatro Caminos y Tetuán, en las afueras norte de la ciudad, y, más concretamente, la arteria que lo surcaba de principio a fin y condensaba la mayor parte de rutinas sociales de los vecinos de la barriada: la calle Bravo Murillo. El suburbio era producto del encuentro no planificado de dos arrabales que, en el momento de su nacimiento, en la segunda mitad del siglo XIX, estaban separados por un par de kilómetros y por la pertenencia a distintas entidades administrativas, pero que con la nueva centuria se extendieron desbocadamente hasta convertirse en un espacio continuo y desordenado que lideró el crecimiento poblacional de la capital. Si hacia 1905 la población del suburbio no alcanzaba las 20.000 personas, treinta años después se elevaba sobradamente por encima de las 100.000. Mas los cambios no se limitaban a la demografía. Esta fue el mascarón de proa de una serie de transformaciones que

tenían que ver, sobre todo, con las prácticas de sus habitantes y el modo en que articulaban y daban sentido a sus relaciones sociales en la calle. El día a día del suburbio estaba marcado por una serie de atributos distintivos como su composición social obrera, la existencia de tupidas redes de solidaridad o el acusado sentido de pertenencia de sus moradores, propiedades que alcanzaban su máxima expresión en una boyante vida comunitaria en la calle y en una cultura política combativa e inconformista. Su posición periférica en la metrópolis de principios de siglo también curtió su carácter. El suburbio fue siempre un espacio fronterizo, una puerta de entrada y salida de la ciudad olvidada por las instituciones, lo que alimentó la aparición de hábitos y conductas que se movían en el filo de lo legal o de lo que las clases medias consideraban tolerable, desde las actividades económicas y de ocio a la relación con los representantes de la autoridad. Cuatro Caminos y Tetuán eran en cierto modo la contraparte del proyecto de urbanización liberal y racional, o al menos su hijo más descarriado. Desde luego suponían para Madrid un medio de interacción social verdaderamente diferencial.

1.

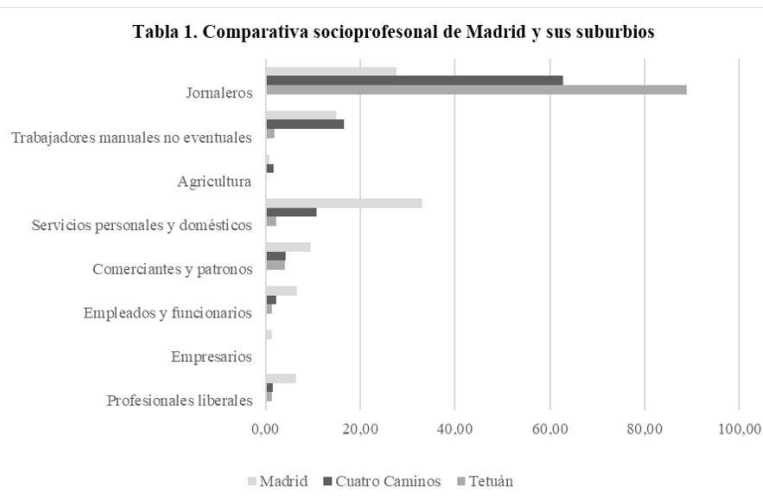


Ilustración 1: Trabajadores de ambos sexos mayores de 14 años. Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en Archivo de Villa de Madrid (A.V.M.), Estadística, Padrones de 1905 de Cuatro Caminos y Chamartín de la Rosa y los del resto de la ciudad disponibles en Pallol, De Miguel y Díaz, 2014.

7. Eran muchos los conflictos que tenían lugar a diario en un espacio desbordado y desgajado del corazón de la vida urbana como el extrarradio. A lo largo del primer tercio del siglo XX los nombres de Cuatro Caminos y Tetuán dejaron su sello en la memoria colectiva de los madrileños como epicentro de las luchas obreras, las revueltas de subsistencias o las protestas en demanda de un crecimiento urbano más inclusivo. Social, cultural y políticamente poco a poco los suburbios dejaron de ser periferia para situarse al frente de un Madrid irreverente, atrevido, combativo, que aún hoy está por estudiar. Este texto forma parte de una investigación más amplia que pretende desvelar a través de qué cauces pudo tomar cuerpo esa otra ciudad en cierto modo antagonista de la oficial. Sin embargo, puesto que una tarea como la mencionada excede con mucho los límites de un artículo, en este trabajo acometeremos una empresa más modesta sin renunciar por ello a proporcionar algunas claves de carácter general. Al objeto de valorar hasta qué punto los proyectos de modernización tecnológica y urbana gozaron de genuino respaldo popular y fueron tan poco discutidos como con frecuencia se afirma, en lo sucesivo el artículo se centrará en analizar el efecto disruptivo que causó en las formas de vida de los habitantes del suburbio la motorización de las vías públicas y el establecimiento de un sistema de transportes moderno. Cuestiones aparentemente prosaicas a vista de pájaro pero absolutamente centrales en la experiencia diaria de unas gentes poco acostumbradas a compartir las calles en que vivían con tranvías o automóviles y que pronto se sintieron avasalladas. Las consecuencias del despliegue tecnológico, además, no se circunscribían a la introducción de estos seres extraños en el ecosistema del suburbio, sino que llevaban aparejada la promoción de nuevas medidas llamadas a disciplinar la vida callejera de las clases populares y sustituir sus conductas más arcaicas o inadecuadas por nuevos hábitos en línea con el progreso. En todos estos estudios de caso se tratará de proyectar una mirada etnográfica que permita reconstruir en sus propias coordenadas culturales el significado que los individuos del suburbio otorgaban a sus prácticas cotidianas en la calle y a las transformaciones en curso que las alteraron. Mas lejos de mostrarlos como víctimas sin agencia de un plan arrollador o como una fastidiosa rémora de otros tiempos, en el artículo se pondrá especial énfasis en cómo los hombres y mujeres de Cuatro Caminos y Tetuán asumieron, contestaron o cabalgaron una serie de cambios que solo hoy sabemos que terminaron por imponerse pero que

entonces, y especialmente para ellos, poco tenían de inevitables. Era una lucha por el espacio físico y material, por el entorno de vida.

8. Además, una descripción densa de los comportamientos, intereses y normas que regulaban la calle del suburbio puede ser útil para reflexionar acerca de asuntos cruciales de la nueva sociedad urbana. En primer lugar, el estudio de los conflictos por el aprovechamiento del espacio permite ver cómo para al menos un par de generaciones de obreros la calle pudo ser un lugar tan importante de antagonismo, aprendizaje político y configuración de identidad como podía serlo la fábrica y la oposición entre trabajo y capital. No en vano lo que abundaba en el suburbio no eran tanto los típicos proletarios industriales como una legión de figuras que hacía su vida en la calle: traperos, vendedoras ambulantes, jornaleros, parados, amas de casa, etc. Para muchos de ellos la lucha por la calle que entablaron con autoridades, compañías concesionarias de tranvías, chóferes intrépidos o visitantes del resto de la ciudad era sinónimo de lucha de clases. En segundo lugar, en la línea abierta por los estudios sobre la llamada *governmentality*, el análisis de los conflictos seleccionados permite ver hasta qué punto los nuevos poderes urbanos gozaban de una hegemonía incontestable o si esta era cuestionada, negociada o incluso ignorada en las calles del suburbio. En tercer lugar, las disputas ocasionadas por la introducción de los vehículos de motor permiten observar a ras de suelo la difícil configuración del nuevo espacio público surgido de la eclosión urbana, ayuno de referencias claras y con intereses incompatibles en pugna. En una ciudad cada vez más compleja eran muchas las lógicas que trataban de orientar el cambio social, como muchos eran los comportamientos que buscaban abrirse camino o los hábitos que trataban de escapar de la regulación y el desarrollo tecnológico. El rescate antropológico de los usos de la calle, los estilos de vida e incluso las palabras de los habitantes del suburbio muestra que la tan celebrada modernización capitalista fue más un proceso abierto y conflictivo que una limpia sustitución de la tradición por el progreso.

3. Transportes, cultura de barrio y conflicto en los suburbios de Madrid

9. Desde finales del siglo XIX el rápido crecimiento urbanístico y la consiguiente promoción de un sistema de transportes que facilitara la movili-

dad del vecindario había dejado tras de sí un reguero de accidentes que la prensa diaria registraba entre la indignación y la fría indiferencia de aquello que deviene rutinario. Cada mañana los madrileños despertaban con una nueva ración de percances protagonizados por los nuevos amos de las vías públicas de la ciudad: tranvías, automóviles y motocicletas. A primera vista cabría colegir que los choques no entendían de diferencias geográficas o económicas. Una sirvienta podía ser atropellada en una lujosa avenida del ensanche del mismo modo que un paseante distraído podía ser arrollado en una arteria comercial del centro. Los ciudadanos aún estaban aprendiendo a moverse adecuadamente entre la nueva fauna que colonizaba las calzadas, achicaba las distancias y alteraba las costumbres cotidianas. Pero a pesar de que los siniestros se repartían uniformemente por todo el plano de la ciudad, había matices cualitativos que merecen ser destacados, pues no era lo mismo el tráfico rodado y cada vez más ordenado que tenía lugar en torno a la Puerta del Sol, el Paseo del Prado o los barrios residenciales de la burguesía que el sindiós que imperaba en los espacios abiertos de las afueras. Mientras que en las áreas más concurridas del corazón de la ciudad las mayores complicaciones tenían que ver con la congestión y las dificultades que los nuevos medios de transporte hallaban para circular por un caserío de callejuelas estrechas y serpenteantes, las barriadas periféricas tenían unos desafíos particulares de los que nos ocuparemos en este apartado: su naturaleza fronteriza, su relativo desamparo institucional, la existencia de un estilo de vida volcado sobre la calle y la inclinación de sus vecinos a la protesta.

UNA MODERNIZACIÓN A DOS VELOCIDADES. CARROMATOS FRENTE A TRANVÍAS

10. En primer lugar, estos núcleos periféricos eran la puerta de entrada de mercancías y personas en un momento en que Madrid estaba configurándose como una auténtica red metropolitana. La calle Bravo Murillo, por ejemplo, eje articulador del suburbio de Cuatro Caminos y Tetuán, era la antigua carretera que abandonaba la urbe por su flanco norte. Esta circunstancia garantizaba a todas horas un trasiego constante de automóviles y tranvías, pero también de carros y volquetes de traperos o vecinos de los municipios cercanos que se internaban en la gran ciudad para trabajar, intentar colocar sus productos o disfrutar de una oferta cultural de la que carecían en sus poblaciones. En la medida en que para realizar cualquiera de estas actividades tenían que desplazarse a las zonas más céntricas de la

capital donde estaban los mercados, los cinematógrafos y los centros de distribución de empleo, los habitantes del suburbio y zonas adyacentes no tenían más remedio que tomar estas grandes vías como Bravo Murillo, o como Santa Engracia, una vez alcanzada la divisoria entre el extrarradio y el ensanche, para poder llegar a su destino. El caos circulatorio que generaba la presencia de tan variados medios de transporte y de tan distintas velocidades era una fuente de continuas disputas.

11. Precisamente en la calle de Santa Engracia, inmediatamente pasada la glorieta de Cuatro Caminos, se produjeron una serie de atropellos y colisiones en las Navidades de 1921 que nos va a permitir efectuar una primera aproximación a los conflictos que desató en las afueras de Madrid la irrupción de vehículos eléctricos y a motor. En los últimos días de diciembre el carretero Claudio Bustamante y su ayudante, ambos vecinos del barrio, sufrieron lesiones cuando el tranvía número 252 alcanzó a la mula que tiraba de su carramato. El golpe no solo provocó contusiones a Claudio y su acompañante sino que también produjo heridas en el animal, daños importantes en el carro y perjuicios menores en el tranvía, lo que motivó la apertura de una investigación por parte del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Chamberí a fin de determinar la responsabilidad del suceso y el eventual pago de los desperfectos. En el transcurso de dicha investigación los diferentes implicados fueron llamados a prestar declaración ante el juez. Para el conductor del tranvía el caso era claro. Los dos carreteros habían cometido un cúmulo de imprudencias, pues no sólo no llevaban un farol que alertara a otros vehículos de su presencia al caer la tarde invernal sino que además iban despreocupados del rumbo que llevaba la mula, subidos ambos al carro y conduciendo por su derecha, en lugar de por la izquierda como les correspondía. El maquinista insistía en que sus repetidos avisos con la bocina no surtieron ningún efecto en los carreteros y que la mula, asustada, terminó invadiendo la vía destinada al tranvía y causando el fatal accidente. La versión de los carreteros, así como la de diferentes convecinos que comparecieron ante el juez instructor en calidad de testigos, era radicalmente diferente. Todos ellos coincidían en señalar que el conductor no tocó la bocina como estaba prescrito en esos casos. Además, afirmaban que el tranvía llevaba una velocidad excesiva y que el maquinista tampoco tocó el freno como era preceptivo, lo que terminó ocasionado la colisión².

2 Archivo General de la Administración (A.G.A.), Justicia (07) 041.002 Caja 868.

12. El caso es muy ilustrativo del tipo de enfrentamientos por los usos de la calle del suburbio que había abierto el despliegue tecnológico. Lo que nos interesa del mismo es el crudo modo en que plantea una batalla de legitimidades por lo que era correcto o pertinente hacer en el espacio público. Para el tranviario la responsabilidad recaía por completo en los encargados de guiar el carro. Era lo habitual en esta clase de procesos: los empleados de las empresas de transporte, ya fueran conductores ya cobradores, colgaban a traperos o carreteros el sambenito de la negligencia y la despreocupación. De sus testimonios se trasluce una mirada de recelo sobre estas figuras tan representativas de las periferias pobres de las grandes ciudades, casi siempre descritas como ufanas en su comportamiento en la calle e irrespetuosas con la delimitación de los espacios estipulados para los transportes de gran velocidad. El correcto desarrollo de la moderna sociedad motorizada exigía como primera comunión que aquellos que no participaban de sus beneficios al menos reconocieran la primacía de los nuevos medios de circulación de masas y no transgredieran el rol marginal que pasaban a ocupar, cada vez más escorados hacia los bordes de la calle.
13. Un nuevo suceso ocurrido el 28 de diciembre de 1921 nos permite profundizar en la materia. Aquel día Guillermo Fernández Martínez y Emilio Heredia del Molino estaban cargando productos en su carro en la calle de Santa Engracia, de nuevo muy cerca de la glorieta de Cuatro Caminos, cuando según sus comparecencias les embistió por detrás el tranvía número 87, que había desatendido las reiteradas señales de advertencia que le habían hecho moviendo los brazos desde unos 200 metros de distancia. Personados en el juzgado, los tranviarios ofrecieron una explicación muy distinta de lo ocurrido. Según estos, tras tocar la campana el conductor, los carreros, que circulaban delante, «se echaron a reír», volvieron la cabeza hacia el tranvía desafiantes y terminaron por cruzar las vías originando el encontronazo. En esta ocasión, el único testigo disponible era un guardia civil, que corroboró el relato de los empleados del tranvía. Para el agente, los carreros invadieron las vías con un giro brusco en el curso de una maniobra de la que no habían dado aviso, todo lo contrario de lo que hizo el conductor, que pese al poco margen de reacción advirtió apresurado a los carreros para que despejaran la vía férrea. Frente al comportamiento ejemplar del maquinista, los dueños del carromato eran descritos como irreve-

rentes y su actitud caótica e imprevisible era motivo de queja: se movían como si la calle fuera suya³.

14. El conflicto discursivo sobre lo ocurrido era manifiesto y obedecía, por una parte, a las consecuencias económicas que habían de afrontar los perjudicados en caso de ser hallados responsables del suceso y, por otra, al diferente modo de percibir el orden y lo que era lícito hacer en la calle. Arrieros o recogedores de basura tenían carromatos modestos, a veces incluso sin matricular, tirados casi siempre por una única mula, pues más no se podían permitir. Como se puede ver en la documentación incorporada a la instrucción de los sumarios, una sentencia contraria a sus intereses, o incluso un sobreseimiento, que era lo más frecuente en este tipo de litigios, los condenaba a una espiral de desembolsos no previstos en la economía familiar, desde los pagos al veterinario o la adquisición de un nuevo animal hasta las reparaciones del volquete en los talleres dedicados al transporte que no por casualidad abarrotaban el barrio. El riesgo de pasar de la precariedad a la más absoluta miseria era elevado. Pero además de estas cuestiones materiales, sus palabras ante el juez reflejan una interpretación compartida sobre la torre de Babel en que se había convertido la calzada del suburbio. De hecho, esta clave de lectura de la realidad parecía ampliamente extendida entre los residentes de Cuatro Caminos y Tetuán, fueran o no traperos o carreteros. Y es que muchos vecinos tenían sus propias querellas cotidianas con unas autoridades que trataban de domesticar en las calles las conductas que no se ajustaban al desarrollo de la urbanización liberal, como la venta ambulante o el juego de los niños en mitad de la vía pública. En el suburbio parecía existir una sensibilidad común en favor de un aprovechamiento improvisado y desacomplejado del espacio. Dentro de ese horizonte mental los nuevos medios de transporte eran doblemente sospechosos en tanto que alteraban inercias y hábitos consuetudinarios en la calle y en tanto que sus tarifas muchas veces resultaban prohibitivas para los más humildes, por lo que no ha de resultar extraño que prácticamente sin excepción accidentados y vecinos cerraran filas en sus declaraciones y acusaran a los conductores de los tranvías de avasallar con su potencia e imponer la ley del más fuerte.
15. La conquista de la libertad de movimiento era un camino de varias velocidades relacionado con la posición geográfica que se ocupaba en la ciudad, con las formas de vida y con el capital del que se disponía. La experien-

3 A.G.A., Justicia (07) 041.002 Caja 868

cia de la desigualdad era incluso más sangrante en el caso de los automóviles. A fin de cuentas, a partir de los veinte el tranvía se popularizó y sus precios cada vez resultaron más accesibles para muchos vecinos del extrarradio que sin embargo no podían siquiera soñar con un coche particular (Monclús y Oyón, 1996). El impacto de los vehículos a motor privados en las calles del suburbio está relacionado con su condición fronteriza pero también con la segunda de las características que identificamos más arriba: la escasa atención que las autoridades prestaban a Cuatro Caminos y Tetuán.

DESTELLOS DE CLASE. ENCUENTROS ABRUPTOS ENTRE RICOS Y POBRES EN LAS AFUERAS

16. El olvido institucional era una constante desde los años de formación de la barriada y en el contexto de las primeras ordenanzas que aspiraban a regular la circulación el abandono adquirió tintes dramáticos. Desde la segunda década del siglo XX los gobernantes concentraron todos sus esfuerzos en disciplinar el tránsito en el interior de la ciudad, que había de ser el escaparate de Madrid al mundo. Los conductores del centro, igual que los viandantes, habían de aprender cuanto antes normas básicas de urbanidad dignas de una ciudad auténticamente moderna. No bastaba con abrir galerías comerciales o levantar fabulosos edificios de inspiración modernista. El progreso debía afectar además de a la envoltura, a los comportamientos, motivo por el cual un considerable número de alcaldes, técnicos municipales o jefes de policía se afanaron por enseñar a las muchedumbres cómo debían moverse en el corazón de la ciudad (Rodríguez, 2017b). Uno de los más famosos fue Millán de Priego, director general de Seguridad entre 1921 y 1923, para quien la limitación de la velocidad y la división nítida de los espacios de circulación se convirtió en verdadera obsesión. Con el objeto de frenar la sangría de atropellos y facilitar la comunicación en las áreas centrales de la metrópolis, Millán de Priego trató de hacer del interior un baluarte defendido a golpe de bandos, controles y multas ejemplarizantes. Mas fuera de la fortaleza, el extrarradio quedaba, de nuevo, desatendido. Allí no imperaban las normativas, sino su ausencia, lo que tenía fuertes costes sociales para sus habitantes⁴.

17. Las calles y extensos descampados del suburbio, fuera del radio de vigilancia, se convertían en muchas ocasiones en el lugar propicio para burlar los límites de velocidad, hacer prácticas extremas de circulación o

4 Las medidas de Millán de Priego en La Correspondencia de España, de 22/4 a 7/5/1921

incluso mezclar gasolina, alcohol y diversión al amparo de la noche. Hartos, los residentes de la barriada solían formular quejas ante las autoridades, como una de 1907 en que los republicanos radicales de Cuatro Caminos demandaban al alcalde que «ordene que los automóviles regulen la marcha al pasar por las calles del barrio, para evitar las desgracias que a diario ocurren»⁵. Poco caso debió de hacerse a estas peticiones vecinales, pues los accidentes y atropellos fueron en aumento según crecía el parque automovilístico. Una noche de julio de 1917 un coche que circulaba cerca del Hipódromo «en dirección Madrid» con las luces apagadas provocó graves lesiones al niño Ángel Sáez Muñoz, de siete años, que se encontraba jugando con sus amigos en la calle. Las distintas comparecencias permiten comprobar cómo para los jóvenes adinerados de la ciudad las afueras se convirtieron en un circuito ideal de entrenamiento y puesta a punto de sus vehículos. En esta ocasión el coche era guiado por Celestino Martín Sanz, que al parecer estaba aprendiendo a conducir con un instructor veterano. Tras el atropello, conductor y copiloto intercambiaron sus posiciones y se dieron a la fuga con presteza ante el desconcierto de unos vecinos que indicaron al juez que lo sucedido entraba dentro de lo habitual, pues dicho automóvil atravesaba sus calles a gran velocidad cuatro o cinco veces al día⁶.

18. La falta de vigilancia también estimulaba a los hijos de la clase media urbana a hacer incursiones en las afueras a altas horas de la madrugada. En ese momento se producía el encuentro de dos mundos, de dos tipos sociales que aunque residieran en el mismo municipio eran mutuamente extranjeños: el joven vividor que exploraba los confines de la noche en los márgenes de la aglomeración urbana y el traperero que se despertaba al alba y descendía sobre la ciudad a recoger sus desperdicios cuando la mayoría de sus inquilinos aún dormía en el lecho. En un momento de conquista nocturna para el ocio, las horas finales de la madrugada eran el difuso umbral en que se confundían el placer y el deber, lo que añadía un interesante punto de mestizaje a unas calles que, de suyo, ya eran el paraíso de la indeterminación. Entre las 5 y las 6 de una mañana de marzo de 1922 tuvo lugar uno de esos encuentros, más bien encontronazos, con ese otro extraño que habitaba la ciudad. Como cualquier otro día, los Sánchez iniciaban su ruta de recogida de basuras en las calles de Castilla y Bravo Murillo. A esas horas aún había poco trabajo, por lo que el padre dejó las riendas del burro en las

5 *El País*, 22/5/1907.

6 A.G.A., Justicia (07) 041.002 Caja 863.

manos de su hijo Hilario, de 14 años, y se echó en la tartana a arañar unos últimos minutos de sueño. Poco después era despertado por el seco impacto de una motocicleta contra su carro. Las declaraciones de los accidentados iluminan en este caso una concepción muy diferente no ya de lo que era justo o legítimo hacer en la calle, sino también del tiempo y su disfrute. Para el motorista el suceso había tenido lugar a las 5, cuando aún era noche cerrada, y había venido motivado por el descuido de los traperos, que circulaban por la mano contraria y sin faroles, de manera que no pudo advertir la presencia del carro hasta el instante mismo del choque. Los traperos, en cambio, eludían toda responsabilidad en un escrito dirigido al juzgado, disculpaban la ausencia de luces por ser las 6 y ser ya de día y recordaban que la motocicleta se movía a mucha velocidad. Además presentaban como testigos a un plantel de traperos del barrio, quienes expusieron que sobre la moto iban tres o cuatro personas, cantando y dando gritos en ambiente festivo y confiado⁷.

19. Sucesos como el descrito formaban cada vez más parte de la cotidianidad de los trabajadores de escasos recursos. Los noctámbulos avanzaban ganando horas al día y apetecían de finalizar el jolgorio en los pulmones verdes de las afueras, como la Dehesa de la Villa, ubicada en la parte oeste del suburbio. Allí seguramente se dirigía unas semanas después, sobre las 6:30 de la mañana del jueves santo, un grupo de jóvenes «en son de broma» en una calesa. Los juerguistas, afincados en el burgués barrio de Salamanca, no percibieron la presencia en la calle de Bravo Murillo de la burra de la traperera Bárbara Zamorano, que estaba bebiendo de una fuente pública. Pese a que la traperera y otros vecinos pidieron a gritos que se detuviera la calesa, sus integrantes continuaron la marcha a una velocidad excesiva que fue mortal para la burra y severamente perjudicial para el porvenir laboral de Bárbara. Traperos y otras figuras subalternas del extrarradio experimentaban así un contacto descarnado con los vecinos de las zonas «bien» de la ciudad, que pasaban por el barrio como turistas, visitantes o flâneurs. No solo es que los individuos del suburbio jamás pudieran permitirse una motocicleta o un automóvil particular, es que el choque adquiriría tintes de clase. Por una parte, los vehículos privilegiados, guiados siempre por sujetos ajenos al barrio, a sus formas de vida y a su sentido común, se imponían por la fuerza pese a que en situaciones como la descrita «la calesa tenía sitio en la calle para pasar». Por otra, los daños causados eran incalculables.

7 A.G.A., Justicia (07) 041.002 Caja 890.

lables para unos trabajadores precarios que vivían del día a día e inadmisibles en la medida en que la causa del atropello era un ocio a deshora que gente humilde como los traperos jamás se podía permitir⁸.

20. Como contaba Zaratustra, el veterano trapero de *La horda*, la brutal transformación urbana de finales del XIX había expulsado a patadas a los vecinos más menesterosos hacia los márgenes de la ciudad (Blasco Ibáñez, 2013; 25). Ahora, en una segunda fase, pareciera que los que tenían un presente resuelto y desahogado se encaminaban despreocupados a los suburbios para desplazar a los márgenes de las calles a quienes hacían su vida en ellas. El encuentro del trapero con el coche de fiesta era un choque social, pero sobre todo, cultural, de estilos de vida y comportamientos, lo que nos lleva a la tercera característica de la expansión de los transportes modernos en las afueras de Madrid: el impacto sobre las costumbres callejeras de las clases populares en los espacios abiertos del extrarradio.

LA (PELIGROSA) SALA DE ESTAR DE LOS PROLETARIOS

21. Si en el centro los atropellos a peatones tenían que ver más con descuidos puntuales o con el frenesí de la vida moderna, es decir, no dejaban de ser casos frecuentes pero simbólicamente circunstanciales, en la periferia obrera eran algo estructural. El vecino del interior estaba más domesticado por la arquitectura, el reglamento y los hechos consumados. Pero en los vacíos urbanos y descampados de las afueras esta disputa distaba mucho de estar resuelta, como demuestran algunos incidentes que a continuación se exponen. Uno de los más trágicos tuvo lugar a finales de abril de 1914 y costó la vida al niño Basilio García Sanz, de siete años. El desdichado siniestro se produjo cuando Basilio «jugueteaba y corría por la vía del tranvía con otros dos niños de su edad». «Al llegar la máquina, los tres chicuelos siguieron cruzando repetidas veces por delante de aquella». El maquinista no pudo frenar y la muerte del chiquillo fue inmediata. Como también lo fue la respuesta de los vecinos, que esta vez no se limitaron a emitir unas declaraciones cómplices en el juzgado sino que decidieron tomar la justicia por su propia mano:

La impresión que produjo en el ánimo de aquellas gentes la cruenta desgracia dio lugar a un alboroto formidable en el sitio de la ocurrencia. En breves minutos se congregaron allí más de 5000 almas. Los comentarios eran tan vivos y ensordecedores, que pronto empezaron los gritos y las protestas. Un grupo

8 A.G.A., Justicia (07) 041.002 Caja 893.

numeroso de manifestantes, en actitud airada, increpó a los empleados, y singularmente al maquinista. Este y el fogonero dieron toda clase de explicaciones; pero el público, más excitado cada vez, trató de agredirles. Entonces aquellos pidieron auxilio a los guardias, que empezaban a llegar. Las amonestaciones de los sensatos y los consejos de los guardias no surtían efecto. Hubo que hacer retirar a la gente y rodear la máquina de guardias para que la multitud no cometiera algún desaguisado. Los más levantiscos quisieron apoderarse del maquinista y al impedirlo los guardias, empezaron a descargar piedras contra todos, teniendo que refugiarse el primero, con el fogonero y los empleados de la Empresa, debajo de la locomotora y de los coches⁹.

22. Ya fuera apoyando la versión de sus iguales ante los tribunales, ya fuera enviando solicitudes al ayuntamiento o provocando un fabuloso motín de desagravio tras un atropello, la actitud de los vecinos informa de la existencia de cierto *habitus* compartido en la comunidad ante los nuevos medios de locomoción y los estragos que su funcionamiento generaba sobre la vida popular en las calles (Bourdieu, 1979). Este esquema de obrar y pensar asociado a la posición social y a las experiencias cotidianas hundía sus raíces en un fuerte sentido de pertenencia barrial así como en una sociabilidad informal que casi siempre se manifestaba en las calles. Como ya se ha mencionado, desde los orígenes los moradores de Cuatro Caminos y Tetuán quedaron completamente abandonados por unos poderes urbanos incapaces de proveerles de servicios básicos. Los vecinos demandaban una y otra vez mayor atención en peticiones que debieron de ser el bautismo político de muchos. Pero con los años aprendieron a no esperar demasiado de las autoridades y sumaron sus brazos y sus recursos para paliar la desidia municipal: levantaron sus casas, trazaron y dieron nombre a sus vías, hicieron colectas y suscripciones públicas, organizaron sus fiestas y escuelas... Aquellas prácticas solidarias fueron la mejor universidad de vida en común para los vecinos. La mayor parte de sus clases, además, tenían lugar en la calle, pues lo insalubre de muchas de las viviendas y la presencia de descampados invitaba a que una parte importante de la sociabilidad tuviera lugar en el exterior, en esas calles apenas urbanizadas que eran la auténtica sala de estar de los proletarios.

23. La lucha por la calle adoptaba, de ese modo, un componente íntimo para los habitantes del suburbio. Era su primera línea del frente. Allí cumplían todo tipo de funciones: compraban y vendían, se reunían, consumían, disfrutaban e intervenían en política. Y precisamente por ello podía sentar tan mal a sus vecinos las continuas censuras que desde los más diversos

9 *La Correspondencia de España*, 26/4/1914.

atriles se hacían a sus modos de vida. Sin duda ya estaban acostumbrados a que su estilo callejero fuera siempre equiparado al del aduar marroquí o que se responsabilizara a las víctimas de las desgracias y atropellos. Pero esta vez la empresa concesionaria del servicio de tranvías fue un paso más allá. Luis de la Cruz ha dado con el contenido de una hoja impresa que la Compañía Madrileña de Urbanización distribuyó en la barriada unos días después del dramático atropello de Basilio. En ella se podía leer: «el progreso es batalla de muchos muertos y heridos escrita en sangre». La reacción no se hizo esperar y más de 500 vecinos de las afueras norte de Madrid firmaron una carta dirigida al alcalde donde se reclamaba la limitación de la velocidad o la supresión del servicio (De la Cruz, 2017).

24. En las décadas en que el número de licencias automovilísticas ascendió vertiginosamente se hicieron cada vez más frecuentes los mensajes públicos que condenaban el comportamiento incívico de las clases populares en las calles (Rodríguez, 2017a). No era extraño encontrar en los diarios, menos aún en los preferidos por la gente de orden, llamamientos a las autoridades para que pusieran freno al guirigay callejero y actuaran de una vez por todas como «profesoras de ciudadanía»¹⁰. Pero una cosa eran las normas o su acompañamiento coreográfico por los periodistas y otra bien distinta eran los usos reales de la calle. Al margen de la prensa, la literatura de época o los sumarios judiciales, disponemos de otra documentación interesante para describir la vida ordinaria en el extrarradio. La incorporación a la Dirección General de Seguridad de Millán de Priego, justo después del asesinato de Eduardo Dato, produjo una revolución en las prácticas policiales que dejó su impronta en una serie de informes sobre conflictos y detenciones que se elaboraban a diario en las comisarías. De su consulta para la primavera de 1921 aflora un retrato sumamente elocuente de lo que era posible ver o hacer en las calles del suburbio. Aquellos días en Cuatro Caminos y Tetuán hubo pedreas entre muchachos que jugaban al aire libre, accidentes de tranvía, mordeduras de perro y de vaca, timos de pícaros y jugadores de cartas, caza furtiva, venta ambulante, hallazgo de fetos, escándalos nocturnos e incluso ensayos de sindicalistas con explosivos en unos desmontes alejados¹¹. Todo se hacía en la calle en mitad de un saludable desorden que era inherente al suburbio: corriente para sus moradores, pero fatigoso para los nuevos medios de transporte que aspiraban a un tráfico

¹⁰ Por ejemplo, *La Correspondencia de España*, 3/5/1921.

¹¹ Archivo Histórico Nacional, Gobernación, Serie A, Leg. 46A, Exp. 11.

fluido, veloz y sin complicaciones. Por eso mismo las víctimas más habituales de los atropellos solían ser niños, mozos que ofrecían sus productos por la calle, obreros que salían de tomar un trago en la taberna o mujeres que se encontraban departiendo con las vecinas o haciendo la compra del día en ese mercado al descubierto sin horarios ni puestos fijos que era Bravo Murillo.

25. Como puede apreciarse, los vecinos de las afueras estaban acostumbrados a un uso extenso y desregulado del espacio en el que las nociones de lo que era legal en el código y lo que era legítimo en las calles no siempre casaban. Muchos de estos hábitos indeseables para las elites gobernantes estaban a la orden del día en el suburbio y se explican por la existencia de una cultura de barrio cimentada sobre la desposesión, el aprovechamiento consuetudinario de los espacios, la topografía fronteriza, la solidaridad horizontal y la falta de control o vigilancia por parte de las autoridades. Algunas de las prácticas reseñadas remiten también al aire semi rural que dominaba Cuatro Caminos y Tetuán, especialmente en sus lindes. En efecto, las descripciones literarias y las escasas fotografías de la época muestran una población de casas bajas con huerto, solares y un puñado de edificios de dos o tres pisos que de nuevo nos hace pensar en las calles como lugares preferentes de interacción. Además, muchos de los habitantes del suburbio eran oriundos de pequeños entornos rurales de Castilla, Asturias o Galicia y podían haber traído consigo algunas de sus costumbres, como un menor apego a la distinción entre espacios públicos y privados propia de la sociedad burguesa o como una circulación espontánea y poco atenta al tránsito de vehículos. A principios de siglo, por ejemplo, más del 70% de los cabezas de familia de la parte del suburbio dependiente del ayuntamiento de Madrid habían nacido fuera de la capital¹². Fenómeno que hubo de incrementarse especialmente en los años calientes de la Gran Guerra y su inmediata resaca, cuando la crisis de la vivienda y la punzante presión de los flujos migratorios llevaron al corazón de la ciudad a una situación de colapso.

LA CALLE ES NUESTRA. LOS VECINOS PASAN A LA ACCIÓN

26. Este incremento demográfico, así como el desarrollo cada vez más intenso de los nuevos medios de transporte, como el Metropolitano, que conectaba las afueras con las calles céntricas en cuestión de minutos, dibujó

¹² A.V.M., Estadística, Padrón de 1905.

un nuevo contexto para los suburbios en los años de entreguerras. Mientras que la capital en su conjunto multiplicó por uno y medio su población de 1915 a 1930, para quedarse cerca del millón de madrileños, el crecimiento de los suburbios fue aún más espectacular, pues Cuatro Caminos y Tetuán triplicaron su población hasta superar los 100.000 habitantes en tiempos de la República¹³. Semejante desborde social también tuvo su impacto crítico en la vida del suburbio obrero. La expansión se hizo de forma caótica y sin proveer al barrio de los equipamientos necesarios, por lo que la conflictiva relación de los vecinos con los vehículos no quedó atenuada. Al contrario, las airadas reacciones que despertó la motorización masiva de las calles de la barriada en aquellos años nos introducen en el último elemento a analizar en este artículo, si bien ya ha sido anteriormente prefigurado: la protesta social por las mejores condiciones de vida en la ciudad y, particularmente, la que hacía su blanco en tranvías y automóviles. Un tipo de protesta que alcanzó su cenit en los últimos años de la década de los diez y los primeros de la década de los veinte, coincidiendo con el despegue poblacional de Cuatro Caminos y Tetuán. En aquel intervalo de tiempo en que los europeos pugnaban por soltar amarras con el mundo de ayer y nuevas ideas y utopías se batían el cobre en las calles, los habitantes de los suburbios, que siempre estuvieron en primera línea de las huelgas y tumultos, hicieron lo propio en defensa de sus modos de vida. En verano, cuando muchos madrileños acudían a las afueras a divertirse y el tráfico se intensificaba, los vecinos del suburbio protagonizaban casi un motín al mes.

27. Uno de los más impactantes tuvo lugar el 13 de agosto de 1920 en el cruce de las calles Bravo Murillo y Doctor Santero. Poco después de las 7 de la tarde un camión automóvil de la Fábrica de Hielo Industrial atropelló a dos mujeres y un niño que cruzaban la vía en ese instante. Según la prensa, «la decisión de los vecinos de aquella populosa barriada de tomarse la justicia por su mano, castigando en el acto y duramente a los autores de cualquier atropello» produjo en un santiamén gravísimos disturbios. La casualidad hizo que Samuel Crespo, redactor del periódico maurista *La Acción*, pasara por allí en el momento del siniestro y regalara a sus lectores un minucioso relato no exento de prejuicios:

13 A.V.M., Estadística, Padrones de 1910, 1930 y 1935; AYUNTAMIENTO DE MADRID: Datos obtenidos del Empadronamiento General de Habitantes de diciembre de 1915, Madrid, Imprenta Municipal, 1917; INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: Población de Madrid (capital) en 1920 por distritos municipales y barrios, Anuario 1923-1924.

Entretanto, el público que había presenciado el suceso comenzó a protestar y pronto la noticia del atropello circuló y congregó en aquel lugar a un grupo muy numeroso de personas que se dispusieron a tomar venganza. El chauffeur y su ayudante trataron de explicar la causa del atropello, pero nadie les atendió, sino que antes por el contrario, juzgándolos únicos culpables del hecho, comenzaron a golpes con ellos, salvándose de más grave daño gracias a la ligereza de sus pies. Sobre el automóvil caía al mismo tiempo una lluvia de piedras y estacazos y el toldo que lo cubría quedó pronto hecho trizas. Los más decididos se acercaron al vehículo y prendieron fuego al depósito de gasolina, quedando en pocos momentos el carruaje totalmente cubierto de llamas. Cerca de dos mil personas se encontraban en aquel momento en el lugar del suceso, y hombres, mujeres y chicos decididos a solazarse con el para ellos agradable espectáculo, rodearon el coche y sentados en el suelo se dispusieron a esperar ver cómo las llamas lo destruían por completo.

28. Si los cambios en los usos de la calle no podían ser revertidos, sus consecuencias más penosas sí podían ser resistidas. En Cuatro Caminos y Tetuán agravios como ese se vengaban de inmediato, sin requerir intermediación alguna ni aceptar la autoridad de la policía, que si ya en la convivencia diaria era ampliamente cuestionada, en una circunstancia excepcional era rechazada de plano. Para disfrutar de las calles en el suburbio no se pedía permiso ni a conductores ni a guardias. En esas estaban los vecinos de la barriada cuando se presentó la fuerza pública a tratar de contener el motín. Percibidos como ajenos al juicio popular que allí se estaba celebrando, cuando

los guardias trataron de imponerse cayó sobre ellos un diluvio de piedras, mostrándose los amotinados, que en aquel momento eran numerosísimos, dispuestos a toda resistencia. Entonces el capitán ordenó desenvainar y se dio una carga que hizo retroceder a las masas hasta ganar la calle de Bravo Murillo. Entonces el motín alcanzó grandes proporciones y de los grupos partieron varios disparos. Ante esta nueva agresión de los amotinados, las fuerzas hicieron algunos disparos al aire, pero como la pedrea seguía y algunos de los amotinados llegaron hasta agredir con palos a los guardias, estos se vieron en la precisión de contestar a los tiros cruzándose varios disparos¹⁴.

29. Otros periódicos se mostraban menos benevolentes con la actuación policial. *La Voz* titulaba «La fuerza pública acribilla a balazos a la muchedumbre» y hablaba de un barrio «tomado casi militarmente». Tras la refriega, los propios vecinos llevaron a los numerosos heridos a la casa de socorro, en cuya mesa de operaciones falleció el niño Adolfo Ferreiro por un disparo en la cabeza¹⁵. Solo dos meses antes de este suceso, el 12 de junio de 1920, en el mismo punto de cruce de Bravo Murillo y Doctor Santero, un

¹⁴ *La Acción*, 14/8/1920

¹⁵ *La Voz*, 13/8/1920.

violento atropello de otro muchacho de la barriada provocó un motín que envió directos al centro sanitario al cochero que ocasionó el incidente y a cuatro guardias que acudieron a sofocar la agitación. También entonces el vehículo sufrió el castigo ejemplar de las piedras y el fuego. Aunque lo que más llamó la atención del periodista fue la presteza con que los allí reunidos «se precipitaron sobre el automóvil y lo derribaron [...] como si obedecieran a una consigna». Incluso para un observador externo se hacía evidente la idea de una mentalidad compartida entre los vecinos¹⁶.

30. Hacía tiempo que los nombres de Cuatro Caminos y Tetuán copaban portadas. Los suburbios del norte de Madrid tenían un largo historial de algaradas casi siempre relacionado con la reivindicación del derecho a participar en los beneficios de la vida urbana. A veces eran contra la recaudación abusiva de impuestos en el extrarradio, en demanda de agua, por la carestía del pan o en defensa de alguna costumbre ahora devenida ilegal. Los motines reparadores contra tranvías y automóviles deben ser leídos dentro de esta tradición. El desamparo y la ausencia de infraestructuras formaban tanta parte de la cultura de barrio como la reclamación desacomplejada de las mismas y el escarmiento contra los elementos que perturbaban la vida comunitaria, fueran estos tahoneros especuladores, policías que detenían a un vendedor ambulante o tranvías *mataniños*. Estos códigos compartidos entre las protestas que tenían lugar en el suburbio hacían la intervención en la agitación menos costosa para sus participantes, para quienes no sería difícil tender vasos comunicantes entre unas y otras causas, pues todas eran causas del barrio (Sánchez Pérez, 2005: 92-101).
31. Ya hemos visto que los testigos de colisiones se apoyaban ante el juez y defendían a pies juntillas la versión del afectado cuando este era un vecino. Del mismo modo, en la nómina de heridos y detenidos tras los desórdenes con la policía aparecían jornaleros, obreros, amas de casa, vendedores ambulantes, zapateros, niños... figuras habituales de la calle que seguramente habían sufrido alguna vez en sus propias carnes o en las de un conocido los perjuicios de una modernización urbana que en lo relativo a servicios y condiciones de vida sin duda circulaba a dos velocidades. La inquina estaba latente.
32. Tranvías y automóviles habían ido poco a poco laminando las formas de vida de la gente del suburbio. Sus vecinos se habían visto forzados a

¹⁶ *El Liberal*, 13/06/1920.

caminar por las aceras, a mirar temerosos antes de cruzar, a restringir sus juegos o a agudizar todos sus sentidos cuando salían de madrugada a recoger la basura en dirección a Madrid. La calle era central en sus rutinas diarias y por eso no ha de sorprender que en momentos de suspensión de la normalidad, como los abiertos por un atropello, acudieran todos a tomar ese centro de la calle del que habían sido expulsados, del mismo modo que en las huelgas y revueltas trataban de descender hacia la ciudad para tomar el corazón de la villa. No obstante, como sucede con cualquier fenómeno de índole cultural, este contacto conflictivo con los nuevos medios de transporte no prescribía comportamientos ni conllevaba una animadversión aniquiladora de los mismos. En el caso de los tranvías y más tarde los autobuses, la relación de los vecinos con las infraestructuras públicas era sumamente compleja y mezclaba amor y odio, deseo y resentimiento. Las hogueras y pedreas convivían con (o tal vez se habían alimentado de) un saco de peticiones desatendidas dirigidas al ayuntamiento o las empresas adjudicatarias en demanda de la extensión del servicio, la reducción de las tarifas o la mejora en las prestaciones.

33. Esta lectura más atenta a los matices y menos cautiva del poder seductor de los episodios de cólera popular pone sobre el tapete la distinción entre fondo y contenido, entre responsable y chivo expiatorio. Motines y peticiones formaban parte de una cultura de barrio para la que la movilidad, el acceso a los servicios urbanos y el respeto por sus pautas cotidianas de comportamiento lo eran todo. Los urbanistas y geógrafos de la segunda mitad del XX lo han llamado «derecho a la ciudad» (Harvey, 2013; Lefebvre, 2017) . Bajo ese paraguas tal vez se entienda mejor que la proverbial irreverencia de los habitantes del suburbio tenía como principal destinatario no tanto el transporte en sí mismo como la desigualdad de trato que su presencia encarnaba: indiferencia o incapacidad de las autoridades para doblegar el apetito de las compañías, falta de capital para hacer uso frecuente del servicio, censuras públicas a su modo de vida, etc. Un cómodo jergón sobre el que dormía la ira esperando el siguiente atropello. Pero sobre el que también descansaban una preocupación por el entorno, una voluntad cívica de intervención en los asuntos públicos y una ambición de someter a control popular las decisiones de los poderosos, como las que mostró en 1925 Gregorio Molina, que ganó un juicio a la Sociedad General de Autobuses. Según explicaba este vecino en un manifiesto que distribuyó por la barriada, la voracidad de la compañía le había llevado a presentar

una denuncia en el Juzgado Municipal de Chamartín de la Rosa, donde argumentó que la empresa hacía su agosto subiendo los precios en los primeros viajes de la mañana que partían de Tetuán al centro, cuando los autobuses iban abarrotados de trabajadores en busca de su sustento¹⁷.

34. Las luchas del suburbio eran al mismo tiempo luchas por la calle, luchas por la ciudad, luchas de consumidores y luchas de productores. Luchas tan propias de la modernización capitalista como lo eran los rasca-cielos, los trabajadores de cuello blanco o las luces de neón. Luchas, finalmente, que dejaron una honda huella en el suburbio y en la identidad de sus vecinos como sujetos políticos.

Conclusiones

35. Desde finales del Ochocientos las calles de los suburbios proletarios que surgían a las afueras de las grandes ciudades occidentales se convirtieron en el escenario de una disputa multitudinaria en torno a los estilos de vida y costumbres de sus habitantes. En el caso del extrarradio madrileño, la inmigración y el caótico crecimiento urbano, por un lado, y la desidia o despreocupación de las autoridades, por otro, pusieron la semilla para que en aquellos avisperos de pobreza floreciera una cultura de barrio afirmada sobre la desposesión, el aprovechamiento libre de los espacios abiertos, la existencia de tupidas redes de solidaridad y la inclinación de sus vecinos a la protesta en denuncia de sus tristes condiciones de vida. Cuatro Caminos y Tetuán ejemplifican a la perfección estos suburbios nacidos al margen de toda planificación oficial y decididamente volcados a una rica vida comunitaria en el espacio público. Calles y descampados ofrecían a sus habitantes aquello que sus exiguas casuchas y la falta de infraestructuras les negaban: un lugar de reunión e interacción popular. Las calles del suburbio se convirtieron, así, en la sala de estar de los jornaleros, traperas, amas de casa, parados o niños que daban rostro social a la barriada. En esta sala de estar abierta y desregulada los vecinos cumplían la mayoría de sus actividades cotidianas: compraban y vendían, consumían, estrechaban lazos y disfrutaban.

36. Mas la calle también era un lugar de conflicto donde las distintas figuras del suburbio negociaban o contestaban las transformaciones ligadas a la

17 A.V.M., Documentación de Chamartín de la Rosa, Leg. 52-110, Exp. 17.

modernización capitalista de la ciudad, como la revolución de los transportes. El despliegue masivo de tranvías, automóviles y motocicletas en las calles del suburbio tuvo un efecto disruptivo sobre las formas de vida de los habitantes de las afueras y curtió el carácter de varias generaciones de obreros y sus familias. La lucha por la calle se manifestó crudamente en al menos cuatro variantes de un mismo conflicto. En primer lugar, la naturaleza fronteriza de Cuatro Caminos y Tetuán creó las condiciones para que a diario los carromatos de traperos y arrieros del barrio que se dirigían al centro se vieran avasallados por la potencia de los tranvías. En segundo lugar, el desamparo institucional que sufrían los moradores de las afueras se plasmó en un prolongado desinterés por regular el tráfico rodado en sus calles, lo que las transformó en un apetitoso caramelo para los vecinos ricos del centro de la ciudad. En sus coches y motos los hijos de las familias «bien» se dirigían al extrarradio a probar la velocidad de sus vehículos dejando tras de sí un inquietante reguero de siniestros y accidentes. En tercer lugar, la introducción de estos elementos extraños en el ecosistema del suburbio escupió a las aceras a los vecinos acostumbrados a discurrir por el centro de la vía. Peatones, vendedores y, sobre todo, niños, se convirtieron en las víctimas favoritas de la nueva plaga que assolaba el vecindario: los atropellos. La motorización de las calles además trajo aparejada la promoción de nuevas pautas de conducta, consideradas modernas, y la condena pública de los modos de vida imperantes en el suburbio. En cuarto lugar, la experiencia de esta desigualdad de trato facilitó la configuración de un *habitus* de barrio que en el contexto de crecimiento desbocado de población a finales de la década de 1910 y aumento igualmente indiscriminado de los accidentes y colisiones, se manifestó en un ciclo de sangrientos motines contra los nuevos amos de las vías y los guardias que trataban de defenderlos. Esta protesta por un uso alternativo de las calles fue una escuela de aprendizaje político.

37. Lejos de responder a cuestiones locales de escaso interés para los grandes procesos de transformación del mundo contemporáneo, el análisis de los conflictos derivados de la motorización de las vías del suburbio se encuadra en una línea de debate más amplia que se interroga por la definición de un nuevo espacio público en las grandes ciudades occidentales. Tras el estallido urbanizador de finales del XIX nuevos comportamientos, hábitos y tecnologías pugnaron por llenar el vacío dejado por los antiguos discursos y normas sociales. Por ello el primer tercio del siglo XX, y sobre todo

el período de entreguerras, puede ser también leído como la historia de una conflagración urbana y global por definir aquello que era legítimo, decente o aceptable hacer en la esfera pública.

Bibliografía:

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

BLASCO IBÁÑEZ Vicente, *La horda* (1905), Valencia, Barataria, 2013.

BOURDIEU Pierre, *La distinción. Criterio y bases sociales del gusto*, Madrid, Taurus, 1998.

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

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

DE LA CRUZ Luis, «La periferia urbana madrileña: algo más que un ámbito subsidiario de la ciudad. Reconstruyendo su identidad (1868-1917)», comunicación presentada al V Encuentro Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea, Zaragoza, 2017.

DE MIGUEL Santiago, *Madrid: sinfonía de una metrópoli europea*, Madrid, Catarata, 2016.

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

DÍAZ Luis, *Los barrios bajos de Madrid, 1880-1936*, Madrid, Catarata, 2016.

EALHAM Chris, *La lucha por Barcelona. Clase, cultura y conflicto, 1898-1937*, Madrid, Alianza, 2005.

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

GUNN, S. & MORRIS, R. (eds.): *Identities in Space. Contested Terrains in the Western City since 1850*, Aldershot, Ashgate, 2001.

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

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

JOYCE, P. *The Rule of Freedom. Liberalism and the Modern City*, Londres, Verso Books, 2003.

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

LOBERG, M. *The Struggle for the Streets of Berlin: Politics, Consumption, and Urban Space, 1914–1945*. CUP, 2018.

MAZOWER Mark, *La Europa Negra*, Valencia, Barlin, 2017.

MONCLÚS Francisco Javier y OYÓN José Luis, «Transporte y crecimiento urbano en España, mediados s. XIX-finales s. XX», *Ciudad y territorio*, 107-108, 1996, p. 217-240.

OYÓN José Luis, *La quiebra de la ciudad popular. Espacio urbano, inmigración y anarquismo en la Barcelona de entreguerras, 1914-1936*, Barcelona, Serbal, 2018.

PALLOL Rubén, *El Ensanche Norte: Chamberí, 1860-1931. Un Madrid Moderno*, Madrid, 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*, 13, 2017, p. 149-165.

PALLOL Rubén, DE MIGUEL Santiago, DÍAZ Luis, «HISCO en Madrid: una propuesta metodológica para el estudio de los mercados laborales en el pasado», *Revista de Demografía Histórica*, 32, 2014, p. 103-144.

RODRÍGUEZ Nuria, *La capital de un sueño. Madrid en el primer tercio del siglo XX*, Madrid, CEPC, 2015.

RODRÍGUEZ Nuria,

a) «En una población moderna hay que saber andar. Debates en torno a la regulación del tráfico peatonal en Madrid, 1900-1936», *Registros*, 13, 2017, p. 166-179.

b) «La aparición del ‘problema de la circulación’ y los orígenes de la gestión del tráfico urbano en España, 1900-1936», *Historia Contemporánea*, 55, 2017, p. 483-516.

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, 1998.

VERNON, J. *Distant Strangers. How Britain Became Modern*, Berkeley, UCP, 2014.

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

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

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

WILD, M. *Street Meeting: Multiethnic Neighborhoods in Early Twentieth-Century Los Angeles*. UCP, 2005.

ZUNZ, O. *The Changing Face of Inequality. Urbanization, Industrial Development and Immigrants in Detroit, 1880-1920*, Chicago, UCP, 1982.