

## EL NACIMIENTO DEL MADRID MODERNO, 1860-1930. DE CAPITAL A METRÓPOLI



Grupo de investigación Complutense *Historia de Madrid en la edad contemporánea*

Luis Enrique Otero Carvajal, Rubén Pallol Trigueros, Borja Carballo Barral, Nuria Rodríguez Martín, Fernando Vicente Albarrán, Santiago de Miguel Salanova, Luis Díaz Simón, Javier González López

# EL ENSANCHE DE MADRID. EL NACIMIENTO DE UNA NUEVA CAPITAL

La historia de Madrid como gran ciudad comenzó en el siglo XVI, cuando la Corte de los Austrias decidió utilizarla como su sede permanente. Así, Felipe II la nombró capital en 1561.

Durante la primera mitad del siglo XVII, Felipe IV mandó trazar un plano para construir una gran ciudad imperial. Se derribaron las antiguas murallas y se levantó una nueva tapia que tenía sus límites en la Puerta de Bilbao, la de Alcalá y la de Toledo.

El nuevo recinto quedó rodeado por una tapia y dentro se incluyeron suficientes terrenos para que la ciudad pudiera seguir creciendo en habitantes y edificios durante mucho tiempo.



Plano de Madrid en 1800, Fausto Martínez de la Torre.

Durante dos siglos, Madrid pudo vivir dentro de aquel recinto. Pero, hacia 1830, la llegada de nuevos flujos de inmigrantes hizo crecer la población de la capital como nunca antes lo había hecho.

La mayor parte de los recién llegados eran gentes humildes, que huían de la pobreza de sus lugares de origen y buscaban una vida mejor. Raramente la encontraban en una gran ciudad donde no había empleo ni vivienda para ellos.



Puerta de Toledo en 1860, fotografía de Laurent.

A mediados de siglo, Madrid había alcanzado los 250.000 habitantes. La capital no estaba preparada para acoger tanta población. Apenas quedaba ya espacio dentro de sus tapias, los madrileños vivían hacinados y en condiciones higiénicas cada vez peores.

Se añadieron más pisos a los edificios, las calles se estrecharon y fue más difícil que en ellas entrara el aire y la luz. Las fuentes no surtían suficiente agua para dar de beber a tanta gente. Era normal que muchos habitantes muriesen prematuramente, víctimas de la enfermedad.

La economía de la capital tampoco era capaz de proporcionar trabajo a los inmigrantes recién llegados. El aumento de la pobreza entre las clases populares agravó aún más la crisis que había desatado la falta de vivienda en el interior de la capital.

En la década de 1850 la crisis urbana era evidente. Varias señales alertaron de que el viejo Madrid estaba al borde del colapso.

Las epidemias de cólera de 1835 y 1855, que sembraron de muerte las calles, convencieron de que había que mejorar las pésimas condiciones higiénicas que había producido el hacinamiento.

El estallido popular que acompañó a la revolución de 1854 hizo ver a las autoridades el horizonte de conflictos y amenazas que se avecinaba si no se aliviaba la situación de pobreza de gran parte del pueblo madrileño.



Plaza de la Cebada en 1860.

Fuente de la Cibeles, 1855.

Las autoridades dictaron varias medidas para mejorar la vida en la ciudad.

Se abrieron nuevas plazas y se ensancharon las ya existentes. Estas operaciones de cirugía urbanística pretendían modernizar el caserío y crear viviendas para acoger a esa población que no paraba de crecer. Por otro lado, se pretendía aliviar un casco antiguo cuya saturación había creado graves problemas de higiene pública y de convivencia y que recientemente se habían traducido en epidemias y conflictos sociales.

Las obras más importantes fueron las de la Puerta del Sol, donde se derribaron viejos edificios y se reordenaron las calles. Lo que era un estrecho cruce de caminos se convirtió en una gran plaza con espacio para que transitaran mejor los carruajes y los peatones que los últimos años atascaban las estrechas calles madrileñas.



Puerta del Sol al inicio y al final de la reforma, 1857 y 1862.

También en la década de 1850 se emprendieron las obras del Canal de Isabel II para desviar el cauce del Lozoya hacia la capital. Hasta entonces, se utilizaba el agua de los pozos de la ciudad, que ya resultaba escasa y que muchas veces estaba contaminada y era de muy mala calidad, lo que contribuía a la expansión de enfermedades y epidemias.

Además de solucionar estos problemas higiénicos, el Canal de Isabel II también abrió la posibilidad de que la población de Madrid creciera aún más que en el pasado, pues ya no faltaría agua para abastecer a los nuevos habitantes que llegarán.



Acueducto de Amaniel en las afueras de Madrid. Inauguración de la fuente de la Puerta del Sol. Charles Clifford, c. 1858.

Lo que seguía faltando era espacio en una ciudad que había sido diseñada hacía más de dos siglos y que ya no respondía a las necesidades de una población cada vez más abundante.

Se hacían necesarios cambios más radicales, que refundaran la capital e hicieran surgir un Nuevo Madrid que pudiera afrontar los desafíos de los nuevos tiempos.

La solución estaba muy cerca. La capital contaba en sus alrededores con extensos terrenos vacíos y despoblados en los que se podía construir ese *Nuevo Madrid*.

Sólo hacía falta que las autoridades se decidieran a romper con el pasado y derribaran las viejas tapias que encerraban la ciudad desde tiempos de Felipe IV, permitiendo que Madrid se expandiera y se abriera al futuro.



Las afueras al sur de Madrid, c. 1860, Laurent.

El paso se dio en 1860, cuando el ingeniero Carlos María de Castro presentó el *Proyecto de Ensanche de Madrid* que le había encargado el Ministerio de Fomento. Con el Ensanche se multiplicaba por tres la superficie de Madrid garantizando su crecimiento por muchos años.

Sobre los nuevos terrenos se dibujaba una ciudad que nada tenía que ver con el viejo Madrid, con calles anchas, rectilíneas y cortadas en ángulo recto, que contrastaban con el enmarañado laberinto del casco antiguo.

También se dictaron normas constructivas estrictas para evitar el ambiente insano y poco higiénico de la vieja ciudad. Se reservó parte de los solares para patios y jardines, se impidió la construcción en altura para garantizar luz natural en los hogares y se proyectaron parques y jardines para que los vecinos respirasen aire fresco.



Puerta del Sol al inicio y al final de la reforma, 1857 y 1862.

El Ensanche significó mucho más que un cambio en el aspecto de Madrid. La edificación de los nuevos barrios proporcionó viviendas y trabajo a los inmigrantes e impulsó la economía de la ciudad, solucionando los problemas más urgentes en el desarrollo urbano madrileño.

El crecimiento demográfico se aceleró. La capital alcanzó los 500.000 habitantes en 1900 que fueron un millón en 1930. Los rasgos sociales de esta población creciente también se transformaron.

La clase obrera y las clases medias irrumpieron en la ciudad con nuevos comportamientos sociales y formas de vida, contribuyendo a que desapareciera aquel viejo Madrid de un Imperio y fuera sustituido por la moderna metrópolis europea que se comenzó a construir con el Ensanche.

# VIDA Y MUERTE EN LA CIUDAD (1860-1900)

Durante la primera mitad del siglo XIX la población de Madrid permaneció en el casco antiguo debido a su escaso crecimiento demográfico. En 1800 la capital tenía en torno a los 200.000 habitantes y en 1846 su población apenas había crecido.

Los períodos de crecimiento eran contrarrestados por catástrofes como la guerra (contra los franceses, guerras carlistas) o la difusión de epidemias que causaban un gran número de muertos, especialmente entre los más pobres y débiles (ancianos y niños).

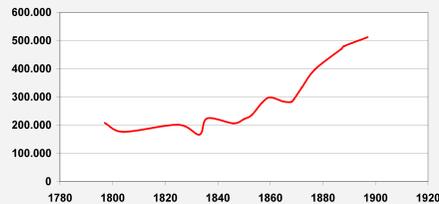


Vista de los tejados del casco antiguo de la ciudad, c. 1860.

A partir de la década de 1850 se produjo un fuerte estrón en el crecimiento demográfico de la ciudad. En poco más de diez años, Madrid incrementó en casi 100.000 el número de sus vecinos gracias a una fuerte inmigración procedente de las zonas rurales del país.

Este aluvión de personas provocó que la ciudad desbordara los viejos límites de las cercas, surgieran los primeros arrabales de Chamberí y Peñuelas y se aprobara, finalmente, el plan de Ensanche para ordenar el futuro crecimiento de la capital.

## Evolución de la población de Madrid en el siglo XIX



Este impulso se mantuvo a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y, a la altura de 1900, Madrid había sobrepasado el medio millón de habitantes.

Sin embargo, el número de personas que morían en la ciudad era superior en la mayor parte de los años que el número de nacimientos registrados. Las diferencias entre ambos registros arrojaba un crecimiento vegetativo negativo.



Antiguo cementerio general del Norte, c. 1874.

Las elevadísimas tasas de mortalidad que registraba la capital española durante la segunda mitad del siglo XIX, una de las más altas de Europa, explican la importancia vital que suponían las constantes riadas de inmigrantes que sostenían a la población de Madrid y alimentaban su crecimiento hasta elevarla a la categoría de gran ciudad.

Este fenómeno era muy visible en las nuevas zonas en expansión del Ensanche, áreas en plena construcción y crecimiento, donde los cabezas de familia forasteros procedentes de otras provincias y regiones eran una amplia mayoría respecto a los nacidos en la propia ciudad.

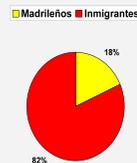


Puerta del Sol, c. 1870.

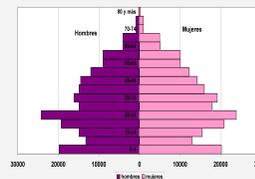
El impacto de la inmigración sobre el perfil demográfico de los habitantes de la capital era muy evidente. La población era fundamentalmente joven (la mayoría no superaban los 50 años) y destacaban aquellos que tenían entre 20 y 25 años.

Esta situación era una consecuencia directa de la constante llegada de jóvenes, tanto hombres como mujeres, que acudían a Madrid para colocarse como jornaleros, criadas o empleados en algún oficio y así escapar de una situación de miseria en sus lugares de origen.

## Procedencia de los cabezas de familia en el Ensanche de Madrid (1878)



## Pirámide de población de Madrid (censo 1877)



El segundo grupo de población que sobresalía era el de los más pequeños, aquellos que aún no habían cumplido los 5 años y que eran prácticamente bebés. Durante el siglo XIX, el número de hijos que normalmente tenía una pareja era muy superior al actual.

La tasa de natalidad superaba el 30 por 1.000 y, en gran medida, era gracias a esos inmigrantes que llegaban con niños pequeños a la ciudad y que aumentaban en ella su prole, o los que creaban una familia una vez que se asentaban en la urbe, lo cual probaba su intención de quedarse en Madrid para labrarse un futuro.



Criadas con niñas jugando en la Castellana, c. 1874.

A pesar de los miles de niños que nacían cada día, la elevada mortalidad infantil era un grave problema que afectaba irremediablemente al crecimiento de la población madrileña.

En los últimos años del siglo XIX, en torno al 40% de los niños que nacían en Madrid morían antes de cumplir los 5 años de vida. Un dato terrorífico que apuntaba a las ruinosas condiciones de vida de buena parte de la población y que caracterizó a Madrid durante muchos años como *ciudad de la muerte*.



Ropa colgada en los lavaderos del río Manzanares, c. 1860.

Los niveles de mortalidad variaban en función del nivel social de las familias, la calidad o pobreza de las viviendas, la higiene de los cuartos, el grado de hacinamiento que sufrían las personas, la limpieza de las calles o las condiciones urbanísticas de los barrios.

Cuando más claramente se manifestaban las diferencias entre unos barrios y otros era en las crisis de sobremortalidad, en aquellos años en los que la muerte azotaba a la población madrileña de forma terrorífica mediante el hambre, la guerra o los ataques de enfermedades epidémicas.



Mendigos en campamento de desinfección municipal, c. 1905.

La viruela, la gripe o el cólera castigaron los barrios populares de Madrid a lo largo de todo el siglo (1834, 1855, 1865, 1885 o 1890) y sembraron el pánico en la sociedad y entre las autoridades municipales.

Las medidas que se adoptaron para paliar los efectos y contener la expansión de la enfermedad (aislamiento e internamiento de los afectados, limpieza y desinfección de los lugares de contagio) se mostraron ineficaces.

La raíz del problema radicaba en las condiciones sociales y económicas de las clases más humildes de la sociedad madrileña. La elevada mortalidad simbolizaba la falta de modernización sanitaria, alimenticia, de costumbres y de infraestructuras de las que carecía su población.



Combate epidemia de cólera, 1885.

# EL DESPEGUE DEMOGRÁFICO DE MADRID (1900-1936)

Durante los primeros años del siglo XX, la población madrileña continuó con los ritmos de crecimiento de las últimas décadas del siglo anterior.

La ciudad se encaminaba hacia las 700.000 almas antes de la I Guerra Mundial y se expandía más allá de los terrenos del Ensanche, donde riadas de inmigrantes se dirigían a barriadas del Extrarradio como Guindalera, Vallecas, Prosperidad, Cuatro Caminos, Tetuán de las Victorias o los Carabancheles.

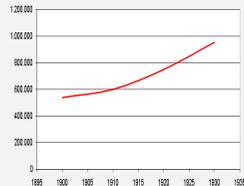


Vista de Madrid desde la pradera de San Isidro, 1906.

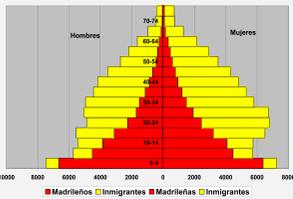
Con el nuevo siglo aparecieron tímidos signos de modernización en el comportamiento demográfico de la población. Las tasas de natalidad y mortalidad comenzaron a descender, aunque aún estaban lejos de la tendencia que marcaban las grandes capitales occidentales.

En Madrid morían muchas más personas por término medio en 1905 (tasa de mortalidad del 28 por 1.000) que en Nueva York (18'6), Londres (15), París (17'9) o Berlín (16'3).

Evolución de la población de Madrid en el primer tercio del siglo XX



Pirámide de población del Ensanche de Madrid (1905)



Además, la mortalidad continuaba marcando profundas diferencias entre clases sociales y dibujaba un nítido mapa sobre su incidencia en los barrios de la ciudad.

Gracias a los estudios que realizaron médicos e higienistas como Hauser, en 1900, o César Chicote, en 1914, sabemos que los distritos de la muerte eran los de Inclusa, Hospital, Latina y Universidad, precisamente los que albergaban una mayoría de familias pobres, mientras que los distritos de Centro, Buenavista y Congreso eran los más salubres.



Interior de un salón de una familia burguesa, c. 1910.

Los ataques de las enfermedades traspasaron el umbral del cambio de siglo, con nuevos protagonistas: la disentería y las diarreas llevaron prematuramente a la tumba a cientos de niños, mientras que la tuberculosis, entre 1901 y 1905, y la gripe de 1918 golpearon duramente a la población con miles de víctimas.

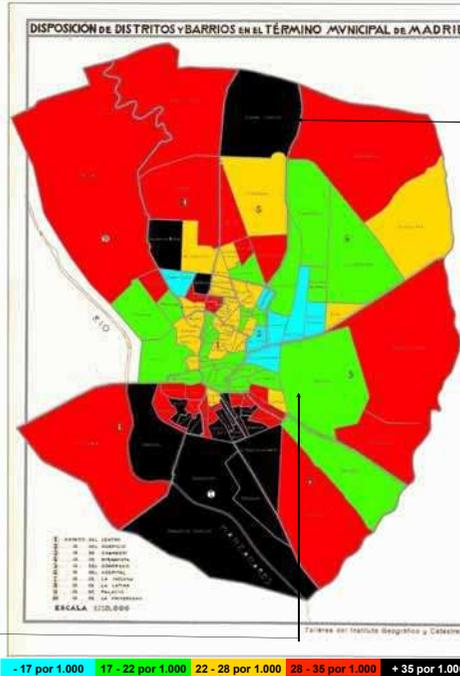
Las barriadas del Extrarradio, compuestas por casas y chabolas de ínfima calidad levantadas sin una planificación urbanística previa, fueron las más castigadas por la muerte.



Grupos de pobres rebuscando en un basurero de Tetuán de las Victorias, 1930.

En la década de los años 20 se produjo el cambio definitivo a un modelo demográfico moderno. El descenso en las tasas de mortalidad fue importante y prolongado y el crecimiento vegetativo de la población adoptó valores positivos de manera definitiva.

Tasas de mortalidad por barrios (1914)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de César Chicote, La vivienda insalubre en Madrid, 1914.

A estos cambios se añadieron un notable incremento en los flujos migratorios que seguían confluyendo hacia la capital y que se reforzaron aún más si cabe durante esos años. Por primera vez Madrid crecía tanto por sí misma como por el aporte de forasteros que recibía del resto de España, lo que disparó sus porcentajes de crecimiento demográfico.

En las vísperas de la proclamación de la II República, la capital española rozaba la cifra mítica del millón de habitantes y alcanzaba unas gigantescas dimensiones que la acercaron a los niveles de otras metrópolis europeas.

Desde la década de los años 10 y sobre todo a partir de los 20, las condiciones generales de vida de la población mejoraron de forma evidente. Los avances científicos en el campo de la medicina repercutieron en una asistencia sanitaria más adecuada y en una extensión de la higiene personal.



Sala del Hospital de la Princesa, c. 1910.

La dieta diaria de las familias más pobres se enriqueció tanto por el abaratamiento de alimentos básicos como por la subida de los salarios y jornales. El consumo de pan o patatas se mantuvo invariable y cada vez eran más frecuentes la carne de cerdo, los huevos, el azúcar, la leche o la carne de vaca de 2ª.

Además, los alimentos llegaban en mejores condiciones a los consumidores gracias a las mejoras introducidas en los servicios sanitarios de mataderos y mercados con un mayor control en la calidad de los productos.



Mercadillo Corredera baja de San Pablo, c. 1925. Vendedores en el Mercado de la Cebada, c. 1905.

Aunque los años 30 se extendió un mayor bienestar entre la población madrileña, las diferencias en las condiciones de vida aún eran muy evidentes. El mapa social urbano seguía presentando caras opuestas entre unos barrios y otros en los niveles de vida de sus habitantes.

Las distancias sociales entre las familias burguesas o enriquecidas de los alrededores de La Castellana, o de los mejores inmuebles del Centro y del Ensanche, eran abismales respecto a las que se apiñaban en chabolas y casas bajas del Extrarradio, donde la falta de infraestructuras como el agua corriente era lo habitual.

En 1930 Madrid ya era una metrópoli con todas sus ventajas e inconvenientes, y sus habitantes ocupaban en masa las principales arterias de la moderna capital del país.



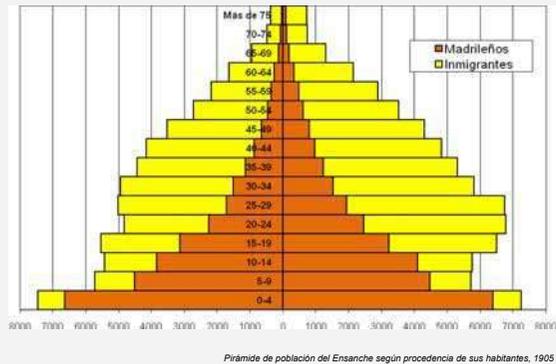
Gran Vía madrileña, c. 1929.

# LOS ACENTOS DE MADRID. EL FENÓMENO DE LA INMIGRACIÓN (1860-1936)

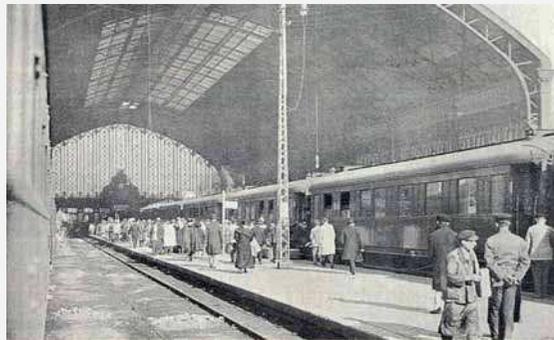
El notable crecimiento demográfico experimentado por Madrid entre 1860 y 1936 fue consecuencia del auge exponencial de la inmigración que se dirigía a la capital, la cual evitó el estancamiento de una población madrileña aislada por desproporcionadas tasas de mortalidad.

Desde su apertura, el Ensanche se convirtió en uno de los principales focos de acogida para los que arribaban con la intención de quedarse, principalmente por la baratura de los precios de los alquileres de sus viviendas.

Los inmigrantes en etapa de madurez laboral, entre 25 y 45 años, sobresalían por encima del resto. Algunos llegaban acompañados por sus hijos pequeños, aunque la mayoría decidían tenerlos una vez que se asentaban en la capital.



Los distintos acentos de España resonaban en todas las calles de la capital, representando los forasteros a más de la mitad de la población de Madrid. La aportación demográfica de los inmigrantes era visible en los segmentos de edad superiores a los 15 años, con la edad suficiente para adentrarse con garantías en el mercado laboral madrileño.



Estación del Mediodía, primera década del siglo XX.

La incesante llegada a la capital de inmigrantes no sólo respondió a la atracción que Madrid ejercía sobre aquellos, sino también a la existencia de unos campos superpoblados incapaces de ofrecer una vida apacible a sus gentes. La agricultura no podía dar más trabajo del que ya proporcionaba, siendo las áreas de minifundio más proclives para la emigración que las de latifundio.

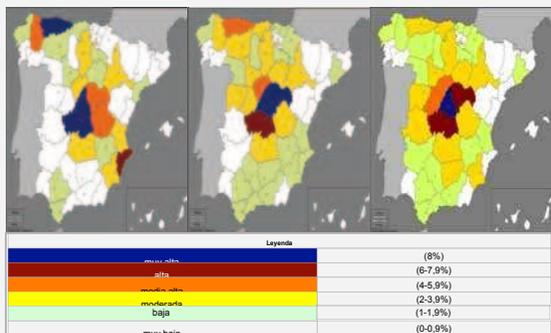
Otros factores igualmente influyentes fueron la puesta en marcha de la red nacional de ferrocarril, que conectó Madrid con las provincias castellanas, el Norte peninsular, el Levante valenciano y Andalucía, y, sobre todo, la nueva organización socioeconómica burguesa e industrial, a los diversos procesos desamortizadores liberales, a los cambios en el comportamiento demográfico y a la dualidad sistemática existente tanto en el sistema hereditario como en la distribución y propiedad de la tierra en el conjunto español.

En cuanto a la composición de las redes migratorias, los pueblos que formaban parte de la región madrileña y las provincias limítrofes (Ávila, Cuenca, Guadalajara, Segovia y Toledo) vertieron la mayor parte de las personas que entraron en la capital entre 1860 y 1936.

En un primer momento dominaron las migraciones de corta distancia, exceptuando la llegada de ingentes grupos procedentes de la cornisa cántabrica (asturianos y lucenses) y, en menor medida, de Alicante.

Con los avances producidos en los medios de comunicación, Madrid amplió su poder de atracción, alcanzando a la Meseta Norte y a Andalucía, aunque a ésta todavía de forma reducida. Las provincias más cercanas seguían abasteciendo a la capital con gran intensidad, rodeadas por una segunda corona que integraba provincias a media distancia.

La inmigración procedente del Cantábrico perdió fuelle y las zonas septentrionales del País Vasco y Navarra, Aragón (excepto Zaragoza) y todo el Levante quedaron fuera del área de influencia de la capital, al disponer de polos de referencia más cercanos como Bilbao o Barcelona.

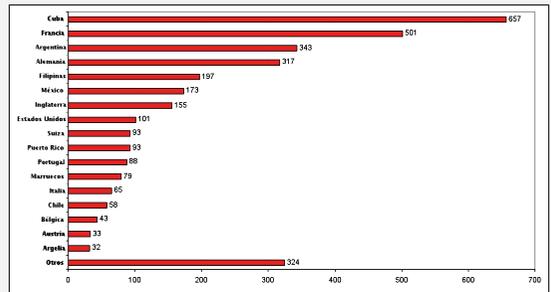


Procedencia de la inmigración en el Ensanche de Madrid (1860 - 1905 - 1930).

Uno de los fenómenos que hicieron de Madrid una ciudad única en España y que derivó de su extraordinario tamaño y de su papel excepcional en la vida del país fue la importancia que cobraron, sobre todo durante el primer tercio del siglo XX, las comunidades de inmigrantes extranjeros.

Muchos eran españoles que tras la pérdida de las colonias en 1898 acudieron masivamente a la metrópoli, como los cubanos, especialmente visibles en el Ensanche Norte. A ellos se unieron un buen grupo de filipinos y puertorriqueños, la mayoría de ellos militares o funcionarios de la antigua administración ultramarina que vieron en Madrid el sitio propicio para continuar sus vidas.

Además de estos tres grupos, cabe destacar un nutrido grupo de franceses, a los que seguían portugueses, italianos, mexicanos e ingleses. Una representatividad que llegó a alcanzar el elevado número de 45 nacionalidades sólo en la zona del Ensanche Norte a la altura de 1905.



Principales comunidades de extranjeros en el Ensanche Norte en 1930.



Nodriza cántabra de los Marqueses de Oquendo, 1925.

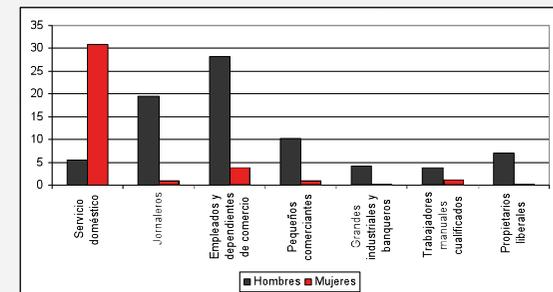


Mantequeras Leonesas en un congreso agrícola, Madrid, 1930.

En los movimientos migratorios dirigidos hacia Madrid tuvieron una gran relevancia las redes de solidaridad familiar, al suponer una reducción de costes y riesgos, y al cumplir la familia una función de auspicio de cara a lograr la plena integración de los recién llegados.

Por esta razón, no fueron pocos los casos en que los desplazados decidieron emprender su travesía una vez que otros familiares o paisanos hubieran realizado dicho viaje antes, siendo este "efecto llamada" un factor clave para comprender las oleadas migratorias que llegaron a Madrid en estos años.

Algunos movimientos migratorios se caracterizaron por la continuidad en los lugares de origen y la difusión de ese carácter emigratorio desde aquellas regiones a otras más próximas. El funcionamiento de estas redes explica que algunos oficios quedaran monopolizados por inmigrantes de determinadas provincias, como se refleja en el caso de las cigarrerías alicantinas en la Fábrica de Tabacos del Ensanche Sur, los panaderos lucenses de Chamberí o las nodrizas y vaqueros de la Vega del Pas en el Ensanche Este.



Inserción laboral de los inmigrantes masculinos y femeninos residentes en Centro, 1905.

La composición socioprofesional de la población inmigrante residente en Madrid evidencia un predominio del servicio doméstico para el caso femenino y del trabajo a jornal no cualificado para los varones. Nacer en la capital abría las puertas a los oficios más cualificados y mejor remunerados, como era el caso de las profesiones liberales, artesanos y trabajadores cualificados.

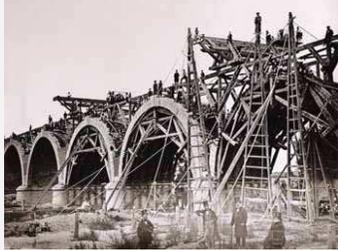
Madrid era un lugar al que se acudía más por necesidad que por deseo y al que se llegaba para trabajar en lo que viniera, pero con el cambio de siglo, sus bancos, ministerios y empresas privadas, la convirtieron en objeto de deseo de aquellos que deseaban hacer una carrera profesional.

El desarrollo social y económico presentado en los lugares de origen de aquellos que se desplazaban a Madrid manifestaba profundas desigualdades, de ahí que los que llegasen a la capital desde zonas urbanas más dinámicas lo hicieran buscando enriquecimiento y notoriedad a través de la realización de tareas altamente cualificadas y bien remuneradas.

# EL OCASO DEL TRABAJO PREINDUSTRIAL (1860-1900)

La transformación del mercado laboral madrileño a mediados del siglo XIX no fue el producto de ninguna transformación en el seno de su economía. Madrid no había encontrado un camino nuevo para generar y acumular riqueza. Las causas fueron exógenas.

La desmesurada inmigración y el subsiguiente exceso de mano de obra fueron los factores que acabaron propiciando el principio del fin del mercado laboral preindustrial. Las reformas interiores, la traída de aguas del Lozoya, la llegada del ferrocarril y la puesta en marcha del Ensanche recibieron como agua de mayo la llegada de una mano de obra abundante y extremadamente barata, lo que potenció el sector inmobiliario y la construcción.



Construcción del Puente de los Franceses, 1859.

Con semejante caldo de cultivo, era lógico que el sector de la construcción adquiriera un peso económico fundamental para la ciudad. Fue aquí donde se refugiaron, por un módico jornal diario que a duras penas superaban las 2 pesetas, cientos de inmigrantes que inundaban la urbe. Lo único que tenían en común estos trabajadores era su condición inmigrante, una nula cualificación laboral, un exiguo salario a jornal y la inseguridad de no saber si trabajarían y dónde al día siguiente. Había nacido la figura del jornalero urbano.



Nuevas edificaciones en la calle Claudio Coello, 1872.

La jornalización del mercado laboral madrileño coincidió con la desintegración del mundo gremial y la consiguiente corrosión de los oficios y del artesanado de la ciudad.

El vuelco de la economía madrileña hacia la construcción, la presión de las masas jornaleras, el aumento de la competencia de productos elaborados fuera de la ciudad y traídos por el ferrocarril, y la apertura de modestas fábricas y talleres en la ciudad, esquilmaron parte de la autonomía que los trabajadores cualificados de la ciudad habían atesorado hasta entonces.

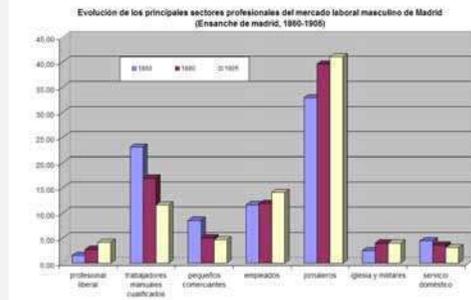
La única sombra estable sobre la que se cobijaban se encontraba en el sector de la construcción, en los talleres y fábricas estatales como la Casa de la Moneda, en la demanda derivada del ferrocarril y en las pequeñas fábricas de la ciudad.



Trabajadores de la platería de Luis Espuñes, 1885.

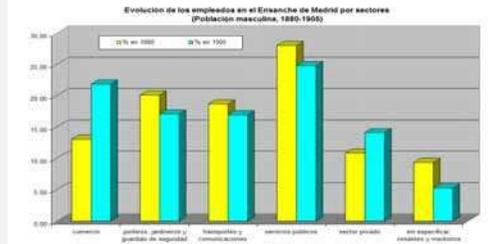
El proceso de jornalización del mercado laboral madrileño se gestó durante el último tercio del siglo XIX y llegó a su máximo apogeo en la primera década del siglo XX, llegando a significar más del 40% de la población activa masculina.

La estructura profesional de los inmigrantes recién llegados a la capital demostraba la vigencia de ese modelo de desarrollo económico. De esta forma, un problema de tan grandes dimensiones como la inmigración hacia Madrid se convirtió en un estímulo económico para la ciudad.



No obstante, la ciudad también ofrecía oportunidades de otro tipo ligadas a su condición de capital de un Estado liberal centralizado. Durante el siglo XIX, Madrid se erigió en centro redistribuidor de recursos y personas a escala nacional, en nudo de comunicaciones, en sede de las principales sociedades mercantiles y financieras del país y en aglutinante de la maquinaria burocrática del Estado.

Dichos procesos transformaron la fisonomía y el tejido productivo de la ciudad durante el primer tercio del siglo XX, si bien su influencia ya se hacía notar en el cambio de siglo. De ahí que, a la altura de 1905, el sector servicios y el mundo de los empleados ya hubiera desbancado en importancia al artesanado tradicional de la ciudad.



A la altura de 1905, el panorama dentro del mundo de los empleados empezaba a mostrar síntomas de cambio que serían claramente patentes tres décadas más tarde. La relevancia de la burocracia estatal y de los sectores punteros de los transportes y las comunicaciones seguía siendo incontestable, pero otros segmentos laborales irrumpieron con fuerza.

El comercio madrileño se vitalizó considerablemente gracias a la llegada de nuevas técnicas de venta y publicidad y, sobre todo, al inicio de la formalización laboral del sector (reducción de la ayuda familiar y auge de la figura del empleado de comercio). Además, numerosas empresas privadas nacionales e internacionales, ubicaron sus delegaciones y sus sedes sociales allí donde se aglutinaba el poder político y la información: en la capital, Madrid.



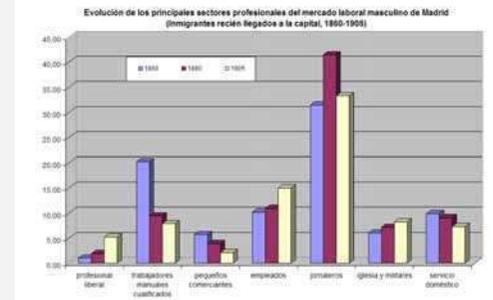
Empleado de la Red Telefónica del Noreste, 1895.



Negociador de operaciones del Banco de España, 1896.

El tipo de actividad económica en el que se integraban los inmigrantes al llegar a la ciudad refleja, tanto el tipo de demanda laboral que proyectaba Madrid, como la cualificación de aquéllos que iniciaban la aventura migratoria.

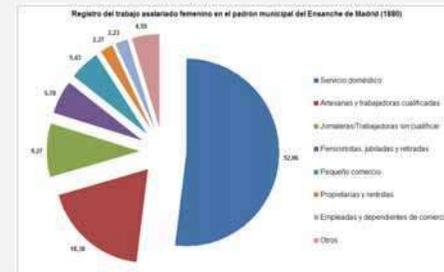
Si en 1880 los recién llegados mantenían la tónica general del mercado laboral de la ciudad, en 1905 había síntomas de cambio. Los inmigrantes no cualificados seguían siendo mayoría, pero su relevancia iba disminuyendo año a año en detrimento de los empleados en el sector servicios y, levemente, en el de las profesiones liberales.



Más de la mitad de las mujeres que registraban una ocupación asalariada en Madrid se integraban en el servicio doméstico. En la capital vivía una auténtica legión de sirvientas, criadas, cocineras, nodrizas, institutrices y amas de cría.

En menor medida se encontraban aquellas mujeres que desempeñaban un trabajo cualificado a tiempo completo como el de costureras, cigarreras, telegrafistas, telefonistas o en sectores como el calzado y el tabaco.

La mayoría de las mujeres se empeñaban duramente en el cuidado del hogar, la manutención familiar y el remiendo de la ropa. Y, cuando la necesidad lo pedía, sacaban fuerzas de flaqueza para realizar trabajos esporádicos ya fuera en el hogar o lejos de él.



La excesiva temporalidad de la inmensa mayoría del trabajo realizado por mujeres, así como el marcado carácter informal de éste, redujo considerablemente su visibilidad de los registros oficiales (tres de cada cuatro mujeres mayores de 14 años señalaron como profesión "las labores de su sexo" en el padrón de 1905). La fuerza de la costumbre y la moral imperante hicieron el resto.



Retrato de ama de cría, c. 1880.

# EL TRIUNFO DE LOS SERVICIOS EN EL NUEVO MERCADO LABORAL (1900-1936)

A lo largo del primer tercio del siglo XX la ciudad de Madrid experimentó una serie de transformaciones que acabarían convirtiéndola en una auténtica metrópoli. En buena medida, este proceso estuvo impulsado por el cambio de rumbo que tomó la economía de la ciudad.

Durante este periodo, a la ya existente industria de la producción textil y siderúrgica, se añadieron los sectores químicos, la producción de maquinaria, la industria de la alimentación y las artes gráficas y de la edición, dando lugar a la instalación de una moderna industria en la capital.

Pero el hecho más destacable y el que mayor repercusión tendría por su alcance social, fue el espectacular desarrollo que experimentó el sector servicios, que se convertiría en el principal motor de crecimiento económico de la ciudad.

Como consecuencia de ello, se produjo un gran incremento del número de trabajadores de *cuello blanco* (oficinistas, funcionarios, profesionales liberales, etc.), llamados así en contraposición a los de *cuello azul* o de *biusa*, aquellos que trabajaban en un taller o en los andamios. Una masa creciente de empleados comenzó a hacerse presente en las calles de la capital, llegando a alcanzar, hacia 1930, el mismo peso que los antes omnipresentes jornaleros.



Oficinas de la Telefónica, c. 1930.

Dada su condición de Corte y la capitalidad política que ostentaba, Madrid había sido tradicionalmente una ciudad con un nutrido número de empleados. Sin embargo, la naturaleza del trabajo que éstos realizaban varió a raíz de los cambios que se introdujeron en la economía de la ciudad.

A partir de 1900, los empleados dejaron de dedicarse en su mayoría a la burocracia y la administración del Estado, para incorporarse mayoritariamente a las empresas privadas nacionales y multinacionales que hicieron de Madrid su principal centro de operaciones.



Empleados del Metro con las sacas de la recaudación del día, 1931.

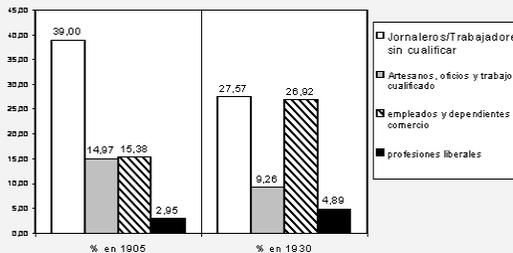
El crecimiento demográfico que se vivió durante este periodo, que llevó a la ciudad a pasar de algo más de medio millón de habitantes en 1900 a un millón en 1930, afectó directamente a su estructura profesional.

Una urbe de tales dimensiones requería una compleja organización, lo que provocó la aparición de nuevas profesiones y transformó los antiguos oficios.

*"Aparte de los estudiantes, aquí vienen jóvenes que trabajan en oficinas, en Bancos, en comercios... Y muchachas taquimecas, cajeras, empleadas de Madrid-París o de los Rodríguez."*

*"Dónde y cómo se baila en Madrid"*, Rafael Martínez Gandía, *Crónica*, 13 de julio de 1930

Evolución de los principales grupos profesionales del mercado laboral masculino. Ensanche Norte, 1905-1930. Porcentajes sobre el total de trabajadores



Las condiciones de trabajo y de vida de las clases trabajadoras experimentaron una importante mejora durante estos años. El estallido de la *Gran Guerra* abriría un periodo de crecimiento económico que estimuló la aparición de una nueva clase media formada por empleados que disfrutaban de mayores ingresos y una situación más favorable.

Pero fue, sobre todo, la acción reivindicativa de las organizaciones obreras, que cada vez tenían más fuerza y una presencia protagonista en la vida de la ciudad, la que resultó determinante para que se aplicaran medidas encaminadas a mejorar las condiciones laborales, así como la consecución de derechos sociales para los trabajadores.



Mitin de Pablo Iglesias, 1909.

Durante estos años, el movimiento obrero conquistó algunas de sus reivindicaciones históricas, como el descanso dominical, el aumento de los salarios y, especialmente, la institucionalización de la jornada laboral de ocho horas.

La reducción de la jornada y el incremento salarial permitió a sectores cada vez más amplios de la sociedad abandonar los umbrales de la subsistencia y disponer de tiempo libre y recursos para el consumo. Los trabajadores comenzaron así a dedicarse a la práctica del deporte, a frecuentar las bibliotecas populares y a disfrutar de los espectáculos de masas, como el cinematógrafo o el fútbol.

La segunda revolución industrial se dejó sentir de manera notable en Madrid, que en el primer tercio del siglo XX vivió su particular despertar industrial.

Durante estos años se instalaron en la capital un buen número de industrias relacionadas con las nuevas ramas de la producción, las cuales llenarían el tradicional vacío industrial que había caracterizado a la ciudad.

Las nuevas fábricas que comenzaban a formar parte del paisaje urbano, requerían la presencia de una mano de obra numerosa. De este modo, la cifra de obreros fabriles empleados en la industria madrileña creció de manera significativa y, por la importancia que adquirieron, pasaron a constituir una parte considerable del grueso de la clase trabajadora madrileña.



Fábrica de la perfumería Gal en la Moncloa, 1925.

Pero fue el vuelco de la economía madrileña hacia los servicios, lo que acabó por transformar el perfil socio-profesional de la ciudad. La fuerza del sector terciario y el predominio de los empleados en el mercado laboral reflejaban las profundas transformaciones económicas, sociales y culturales que habían tenido lugar a lo largo de este periodo.

Uno de los aspectos más relevantes de la modernización económica de la ciudad fue el inicio de la plena incorporación de la mujer al mercado laboral asalariado de forma permanente. Maestras, empleadas, secretarías, taquimecanógrafas o dependientas de comercio se hacían visibles por fin en las calles madrileñas.



Grupo de empleadas en la Gran Vía, 1930.



Clases de mecanografía, 1934.



Oficinas de la Caja Postal de Ahorro, 1930.



Empleadas de las taquillas del Metro, 1931.

El protagonismo que el proletariado de *cuello blanco* estaba tomando en la sociedad madrileña y las nuevas prácticas culturales que se iban imponiendo, constituyen un signo inequívoco de la modernización que, en vísperas de la proclamación de la Segunda República, había llegado a la ciudad de Madrid y al conjunto del país del que era capital.



Aspecto del paseo de la Castellana, c. 1930.

# LAS PRIMERAS PIEDRAS HACIA UN GRAN MADRID (1860-1900)

Una de las infraestructuras claves para el crecimiento de Madrid en la segunda mitad del siglo XIX, fue la construcción del Canal de Isabel II, que permitió el suministro de agua en abundancia y de calidad, tanto para usos domésticos, como industriales y agrícolas. Madrid se abastecía hasta entonces con los denominados *viajes antiguos*, canalizaciones de las aguas y pozos subterráneos a las fuentes públicas situadas en distintos puntos de la ciudad, donde iban a llenar sus cubas los aguadores, para transportarla y repartirla por los domicilios madrileños.

Gracias a la iniciativa del entonces Ministro de Fomento, Juan Bravo Murillo, se aprobó el proyecto de los Ingenieros de Caminos Juan Rivera y Juan Rafo, que preveía la conducción de las aguas del río Lozoya, un afluente del Jarama, a Madrid. La aprobación del Real Decreto de fecha 18 de Junio de 1851, fue el primer paso para resolver el grave problema de abastecimiento de agua de la capital de España.



Obras del Canal de Isabel II: construcción de la presa del Pontón de la Oliva, 1855.

## REAL DECRETO

*"Persuadida de la urgente necesidad de proveer a la población de Madrid, que me es tan cara como lo fue a mis augustos predecesores, del agua suficiente para los usos ordinarios de la vida y para los de la industria, hasta donde fuere posible, y conformándome con lo que de acuerdo con mi Consejo de Ministros me ha propuesto su Presidente, Vengo en decretar lo que sigue:*

*Artículo 1º. Mi Gobierno procederá directamente a la ejecución de las obras necesarias para abastecer a Madrid de aguas saludables por medio de un Canal derivado del río Lozoya, que se denominará Canal de Isabel II, admitiendo la participación del Ayuntamiento y de los particulares en los términos que se determinarán en este decreto."*

Gaceta de Madrid, 20 de Junio de 1851



La Puerta del Sol y la llegada del agua a la ciudad, 1870.

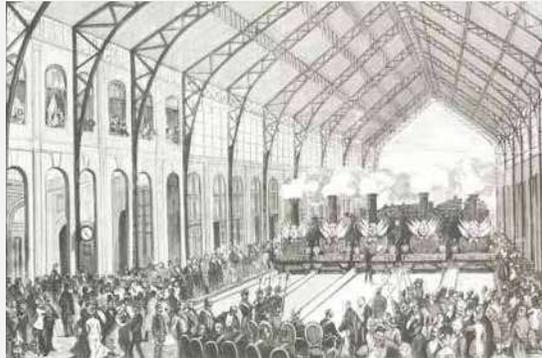
Las obras del Canal comenzaron con la construcción de la presa del Pontón de la Oliva, y el 24 de Junio de 1858, con gran alegría de los madrileños, las aguas del Lozoya saltaron en el surtidor de la fuente provisional que se instaló al final de la calle Ancha de San Bernardo. No sin dificultades, por los elevados costes del proyecto, se fueron construyendo embalses, depósitos y conductos, se establecieron sistemas de análisis y purificación del agua, y se ejecutó una red de distribución mediante el tendido de tuberías que se desparramaron por los barrios de Madrid.

El abastecimiento de agua potable a la población se completó con la progresiva instalación de una red de alcantarillado para evacuar las aguas residuales, que mejoró notablemente las condiciones sanitarias de la ciudad. Uno de los efectos más beneficiosos para la población fue la reducción de las epidemias de tífus, causadas las más de las veces, por la ingesta de aguas contaminadas.

*"El magnífico canal de Isabel II que conduce á esta villa en abundoso raudal las aguas del Lozoya, y la red de ferro-carriles que la entlazan ya con los puertos del Mediterráneo y muy pronto lo harán con los del Océano y con nuestras fronteras terrestres, han variado radicalmente nuestras condiciones de vida, nuestra razón de ser, como ahora se dice.*

*El silbido de la locomotora que escuchó Madrid por primera vez el día 9 de febrero de 1850, y el inmenso grito de regocijo con que saludó el 24 de junio de 1858 la llegada a sus muros de las aguas del Lozoya, son, pues, los dos sucesos clásicos verdaderamente decisivos para el Madrid del siglo XIX"*

Mesenero Romanos: El Antiguo Madrid. Paseos histórico-aneecdóticos por las calles y casas de esta Villa, 1861



Inauguración de la estación de ferrocarril de las Delicias, 1850.

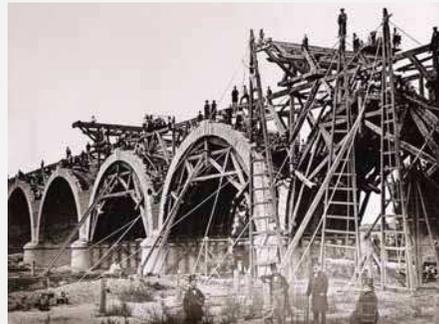
La aparición del ferrocarril tuvo un hondo impacto en la historia de la humanidad. Este revolucionario medio de transporte que discurría sobre caminos de hierro, supuso una innovación en los intercambios comerciales, y en el modo de desplazamiento de las personas, alterando para siempre las percepciones que se tenían sobre la distancia y el tiempo.

El tren modificaba desde la práctica política o económica del Estado, cuya autoridad y presencia se hicieron más visibles en cada rincón del país, hasta la vida cotidiana de los grupos sociales o individuos, suscitando nuevos comportamientos y hábitos de vida: cambios en la dieta diaria, descubrimiento del tiempo de ocio y de las vacaciones, etc.

La primera línea de ferrocarril de Madrid se inauguró con gran pompa el 9 de febrero de 1851, y conectó la capital con el cercano pueblo de Aranjuez, lugar de descanso de la familia real. El tendido de nuevas líneas y la construcción de las principales estaciones de pasajeros y mercancías (Atocha, Delicias, Imperial, Príncipe Pío) y de los establecimientos de almacenaje, afectaron decisivamente a la ordenación del espacio urbano, especialmente a la zona sur de la ciudad, que quedó marcada por los usos industriales.

*"A las cinco de la tarde salieron de Aranjuez los expedicionarios, y llegaron a Madrid a las siete y veinte, conservando de aquel acto un gratísimo e imborrable recuerdo, ante el cual callaron las pasiones políticas, que todo lo envenenan, no viéndose más que un hermoso cuadro de ciudadanos entusiastas por el engrandecimiento de la nación."*

*"La inauguración del ferrocarril de Madrid a Aranjuez", Gaceta de los Caminos de Hierro, marzo de 1912*



Construcción del puente de los franceses, 1859.

La aparición de nuevos barrios en el Madrid de la segunda mitad del siglo XIX conllevó la aparición de nuevos sistemas de transporte colectivos, como el tranvía y el ómnibus, que conectaban las nuevas zonas con el centro de la ciudad de forma económica y relativamente cómoda y rápida.

Los primeros tranvías de Madrid eran de construcción inglesa, cerrados, con doce asientos y dos plataformas, e iban tirados por dos parejas de mulas. Hacían el recorrido con un intervalo de cinco a diez minutos, y paraban donde lo solicitaba el viajero. La primera línea que cruzó Madrid se abrió al servicio público en Junio de 1871 y conectaba los nuevos barrios de Salamanca y Pozas con la Puerta del Sol.



El primer tranvía de Madrid tirado por mulas e inaugurado en 1871.

Hasta bien entrado el siglo XX no existió en Madrid un servicio municipal de recogida de basuras. Aunque el Ayuntamiento se encargaba de la limpieza de las vías públicas, la recogida de los desechos de los domicilios madrileños estaba en manos de particulares. Eran los traperos, que vivían en los barrios más alejados del casco de la población, en condiciones de miseria y marginalidad extremas, retratadas en novelas como *La busca*, de Pío Baroja y *La horda*, de Vicente Blasco Ibáñez.

Cada día, antes del amanecer, un ejército de hombres, mujeres y niños, con carros, burros y la mayoría a pie y con un saco a la espalda, entraba en la ciudad para recoger puerta por puerta, las basuras y residuos que constituían su medio de vida. Su negocio consistía en sacar provecho de lo que ya nadie quería, reutilizando los restos orgánicos como alimento para animales y abono de huertas, o vendiendo los trapos viejos a las fábricas de papel.



Grabado que reproduce la primera iluminación eléctrica de la Puerta del Sol, 1878.

Símbolo del progreso y prosperidad de la ciudad fue la creación de las primeras industrias productoras de electricidad, tanto térmicas como hidroeléctricas. En los primeros momentos del desarrollo de esta nueva fuente de energía, ésta se empleó fundamentalmente como fuerza motriz y para el alumbrado público.

El 23 de enero de 1878, se encendieron en Madrid las primeras luces eléctricas para alumbrado público en la Puerta del Sol, con motivo de la boda del rey Alfonso XII con María de las Mercedes, y antes de que finalizara el siglo se iluminaron eléctricamente otras calles importantes de la ciudad, como el Paseo del Prado, y algunos establecimientos públicos, como el Teatro Apolo, el Lara y el de la Zarzuela.

# UNA CIUDAD ENCAMINADA A LA SEGREGACIÓN ESPACIAL

A principios del siglo XX, la segregación socioeconómica de la ciudad se había agigantado. Las clases altas y más ricas, grandes propietarios, banqueros, militares de alta graduación, nobles o políticos, sin cortapisas de ningún tipo a la hora de elegir casa, buscaban las calles más distinguidas en los mejores barrios, y con sus desplazamientos arrastraban a otros semejantes. El lujo y el dinero atraían a más lujo y dinero.

Por su parte, la pobreza también atraía más pobreza. Los jornaleros, las lavanderas o los peones encontraban todas las dificultades que los primeros no tenían. Los alquileres levantaban barreras infranqueables en muchos puntos de la ciudad y buscaban lo más barato que podía ofrecerles la capital: las calles más estrechas, los cuartos más pequeños, las casas de vecindad de los barrios más humildes o las chabolas más cochambrosas.

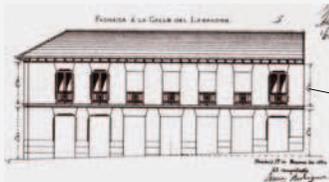
El jornalero se hacía visible en todos los rincones del Ensanche madrileño, pero en la parte sur su figura se disparaba e impelía a toda la zona a una profunda segregación: las distancias con la parte norte ya eran muy significativas mientras que un abismo de opulencia le separaba de la parte este de la ciudad.



Edificación de un inmueble en la calle de Fuencarral, 1894.

El Ensanche Norte, un espacio urbano bastante homogéneo socialmente a la altura de 1850, ya había iniciado la senda de la segregación horizontal durante los primeros años del siglo XX.

El antiguo arrabal de Chamberí, habitado por artesanos y trabajadores cualificados, era la cuña que separaba dos mundos contrapuestos: los barrios jornaleros cercanos a los cementerios al oeste, y los coquetos palacetes y edificios burgueses al este.



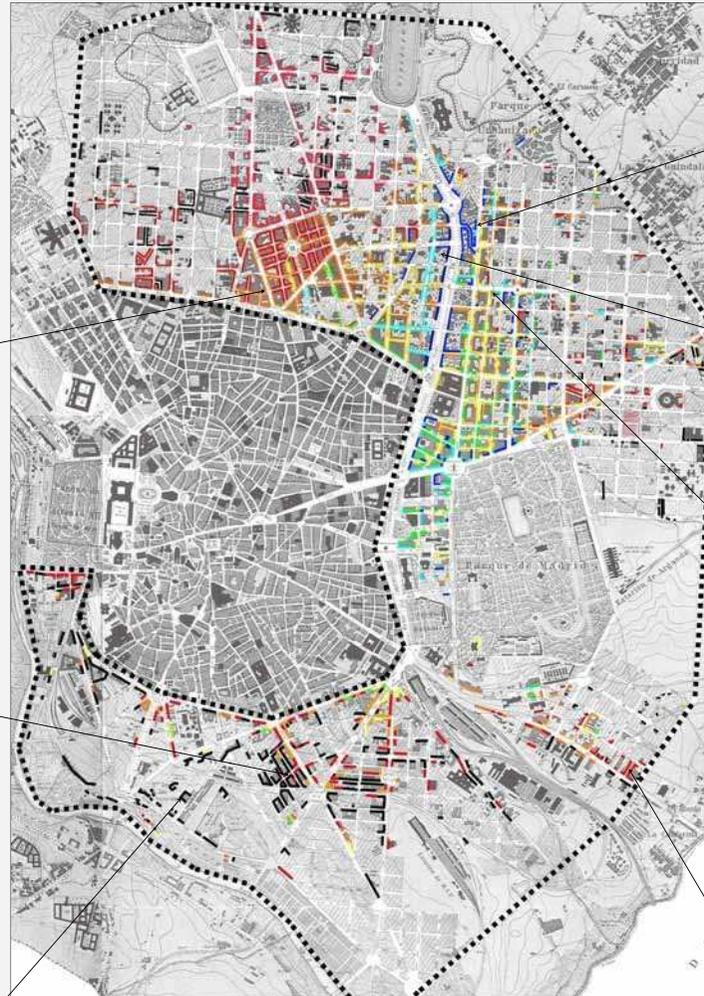
Fachada de un inmueble en la calle del Labrador, 1894.

Mientras la ciudad se transformaba a pasos agigantados y la modernidad irrumpía con fuerza, el Ensanche Sur quedó totalmente rezagado. Para Arturo Barea, tal y como indicó en *La forja de un rebelde*, "la ciudad tiraba sus cenizas y su espuma allí, La nación, también".

Los habitantes de estos barrios sólo podían "disfrutar" de los modernos ruidos del ferrocarril y del intenso humo gris que salía de las chimeneas de las fábricas. Su situación periférica en relación al casco antiguo y los marcados terraplenes que morían en la ribera del Manzanares acentuaron la miseria de la zona ya de por sí más paupérrima del Madrid de la segunda mitad del siglo XIX.



Barrio de las Injurias, 1906.



Desarrollo urbano y segregación socioespacial de Madrid (alquileres de 1905) Plano de Núñez Granés, 1910.

**LEYENDA**

Clave	Alquiler anual (en pesetas)
Blue	Más de 500
Cyan	De 250 a 499,99
Green	De 150 a 249,99
Yellow	De 75 a 149,99
Orange	De 30 a 74,99
Red	De 15 a 29,99
Black	De 0 a 14,99



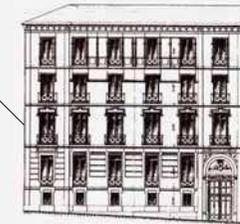
Edificios nuevos del barrio de Salamanca, c. 1870.

En 1905, contaba y mucho vivir en un rincón u otro del nuevo Madrid. El espacio denotaba una cierta categoría social que se contagiaba al individuo. El prestigio que reportaba saludar cada mañana al Retiro desde una ventana de la plaza de la Independencia, conlevaba su propio reverso en la marginación y desarraigo que implicaba deambular por las Cambronerías, a los pies del puente de Toledo.



Palacio en el Paseo de la Castellana, c. 1870.

El eje Prado-Recoletos-Castellana se alzaba claramente con el centro irradiador de prestigio, de un nivel social elevado. En el triángulo comprendido entre la calle de Alcalá y el paseo del Prado, junto a la plaza de la Independencia, se reunía la flor y nata del nuevo Madrid. Acercarse o alejarse de él redundaba en el escalón social.



Fachada de un nuevo inmueble en la calle Lista, 1886.

La estación de Atocha era la principal entrada de personas y mercancías en la capital. En torno a ella surgieron multitud de talleres, almacenes y pequeñas fábricas asociadas al ingente flujo comercial derivado del ferrocarril.

La principal consecuencia fue la concentración de suelo industrial en esta zona y la proliferación de una oferta inmobiliaria asequible para las familias de jornaleros, artesanos y personal cualificado ligado al ferrocarril o al transporte de mercancías.

De esta manera, estas familias podían vivir cerca de uno de los principales focos de demanda laboral de la ciudad, un lugar del que, por otra parte, las capas medias y altas renegaban debido a su lejanía del centro y a su extrema cercanía al ruido de los trenes y a los humos de las fábricas.

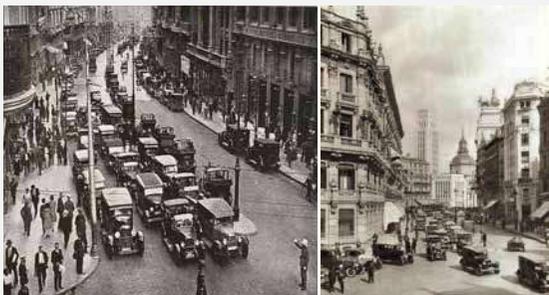


"Casas económicas para obreros" en la calle Caridad, 1883.

# LAS MODERNAS INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD (1900-1936)

El crecimiento que había experimentado la ciudad, tanto demográfico como urbanístico, generaba una fuerte demanda de transporte, que en el interior de la ciudad fue en gran medida solventada con los vehículos automóviles, ya fueran particulares o de servicio público, que junto a los tranvías y al Metropolitano trasladaban diariamente a miles de madrileños en sus desplazamientos por la capital.

Al mismo tiempo, la proliferación de autobuses de línea, sirvió para conectar de forma rápida y económica la capital con los pueblos colindantes y con otras poblaciones de provincias separadas por hasta 200 kilómetros. En 1933 había ya establecidas en Madrid 89 líneas de autobuses dedicadas al servicio de viajeros, algunas de las cuales han llegado hasta nuestros días.



Intenso tráfico en las calles de Madrid, c. 1930.

A la intensificación del tráfico y al impacto de la extensión de los vehículos de tracción mecánica, se sumaron otros indicadores del proceso de modernización urbana, como por ejemplo, la expansión de la electricidad en el ámbito doméstico.

Los propios hogares se estaban transformando, tornándose más cómodos y confortables, y así la electricidad permitió instalar ascensores en los edificios, o utilizar en los domicilios los primeros electrodomésticos que llegaban al mercado.

Para hacernos una idea, en Madrid, la cifra de abonados al servicio eléctrico creció desde los 59.000 de 1910 a los 245.000 de 1936.



Sintés Olives, F.F. y Vidalis Burdís, F. La industria eléctrica en España, Barcelona, 1933.



Anuncio de Celus, 1934.

El ritmo acelerado con el que crecía el parque automovilístico de Madrid dio lugar al "problema de la circulación", tan característico de las grandes urbes. Ya en los años treinta del siglo pasado, los atascos se habían convertido en endémicos en los nudos principales de circulación de la ciudad. Se producían también de forma puntual pero recurrente, en lugares como el Estadio Metropolitano, cuando se disputaba un partido de fútbol de importancia, o en la Plaza de las Ventas cuando se celebraba corrida de toros.

Regular la circulación de vehículos y peatones, en una urbe que había alcanzado un considerable tamaño, trala de cabeza a las autoridades locales, que en aquellos años se dedicaron a estudiar y poner en práctica soluciones que no pocas veces se copiaban de urbes como París, Londres y Nueva York.

Según el *Índice automovilista*, en 1916 había matriculados en la provincia de Madrid un total de 2.677 automóviles. Cinco años después, la cifra se había casi doblado y los vehículos con motor mecánico con permiso para circular por la ciudad en 1921 ascendían ya a 4.188, según los datos de la Oficina de Inspección de Carruajes del Ayuntamiento. La cifra no era aún espectacular si consideramos que al comenzar el año 1936 la matrícula en la provincia de Madrid había alcanzado los 56.347 vehículos.



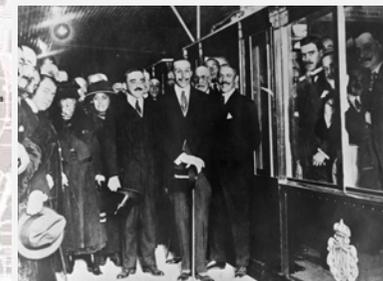
Tranvías eléctricos en la calle Alcalá, 1920.

Efectivamente, la expansión urbana y el crecimiento demográfico, generaron una fuerte demanda de transportes. Madrid había dejado de ser en el primer tercio del siglo XX una ciudad abaricable a pie. En ese periodo, gracias al desarrollo de la industria eléctrica, se habían multiplicado las líneas de la Compañía Madrileña de Tranvías, el medio de transporte público colectivo más popular y utilizado hasta la llegada del metro.

El servicio regular de tranvías eléctricos se inició en la mañana del 4 de octubre de 1898, en el recorrido de la calle de Serrano a la Puerta del Sol del Tranvía de Madrid, es decir, exactamente el mismo tramo inaugural del primer tranvía de mulas de Madrid, en 1871



La electricidad fue también imprescindible para el desarrollo de los modernos medios de comunicación, el telégrafo, la radiotelefonía y especialmente la telefonía, que entre 1900 y 1936 se consolidó como medio de comunicación. No sólo para el Estado y las empresas, pues en aquellos años se produjo una primera introducción del teléfono en el ámbito doméstico, fundamentalmente entre las clases más pudientes. Al igual que el automóvil, el teléfono se convirtió en aquel momento en uno de los grandes símbolos del progreso.



Primera línea del Metropolitano madrileño y su inauguración por el rey Alfonso XIII.

El 17 de octubre de 1919, el rey Alfonso XIII inauguró la primera línea del Metropolitano, un ferrocarril eléctrico subterráneo construido con capital privado, que llevaba el nombre del soberano. El servicio al público se abrió a finales del mismo mes.

La primera línea comprendía el recorrido Puerta del Sol a los Cuatro Caminos, conectando el centro de Madrid con uno de los populosos barrios del Extrarradio, a través de ocho estaciones, con una longitud de cerca de cuatro kilómetros. En el recorrido total de la línea, incluyendo las paradas en las estaciones, se empleaban apenas diez minutos. El precio del billete era de 15 céntimos por viaje.

Antes de cumplirse el primer mes de su entrada en funcionamiento, la compañía del Metropolitano había transportado 1.000.000 de viajeros. El éxito del proyecto fue completo, y para un buen número de habitantes de la ciudad la apertura del *Metro* supuso una reducción significativa del tiempo empleado en el desplazamiento desde su vivienda a su lugar de trabajo.



Aeropuerto de Barajas, 1930.

El 23 de marzo de 1929 se publicaron las condiciones para la realización de un concurso de elección de los terrenos para desarrollar el aeropuerto civil de Madrid. El concurso se cerró el 15 de abril y a él se presentaron cuatro propuestas: Carabanchel Alto, Getafe, Vallecas y Barajas, siendo aceptada finalmente esta última propuesta realizada por Rogelio Sol Mestre.

Los terrenos seleccionados consistían en una extensión de 493 fanegas situadas a 12 kilómetros de Madrid, y la compra de los terrenos se firmó el 30 de julio de 1930 por un valor de 730.000 pesetas. El aeropuerto entró en servicio el 22 de abril de 1931, aunque hubo vuelos de prueba en los terrenos donde se asentaría el aeropuerto desde 1928.

## EL DESBORDE DEL MADRID DEL ENSANCHE (1900-1936)

El nuevo siglo mostraba un Madrid dividido en Interior, Ensanche y Extrarradio, sin un plan conjunto que integrase estas tres estructuras urbanas y solucionase sus problemas. Ni el Interior había sido saneado; ni el Ensanche era capaz de responder estructuralmente al crecimiento de la ciudad; ni el Extrarradio tenía un mínimo planeamiento integrador.

Esta situación obligará a que a comienzos del nuevo siglo se vuelva a repensar la ciudad y se planifique su crecimiento, buscando una integración de la estructura de la urbe y su entorno. Además, serán estos los años en que en la almendra central de Madrid se aborde el proyecto más ambicioso: la construcción de la Gran Vía.



Primera vivienda levantada en la Ciudad Lineal.

Uno de los grandes proyectos de este año fue la Ciudad Lineal, nuevo modelo de organización de la ciudad ideado por Arturo Soria, basado en la idea de la línea. Formulada ya a finales del siglo XIX con el transporte y la dicotomía campo-ciudad como preocupaciones principales, la ciudad de Soria tenía como eje una sola calle de 500 metros de anchura y de longitud ilimitada, y en cuyo eje se ubicaría la infraestructura y el conjunto de servicios.

Por el discurrirían ferrocarriles y tranvías, cañerías para agua, gas y electricidad, estanques, jardines y, de trecho en trecho, pequeños edificios para los diferentes servicios municipales (incendios, limpieza, sanidad, seguridad y otros). La Ciudad Lineal tuvo sus años de esplendor, pero tras la muerte de su creador, el proyecto fue a poco desvirtuándose, y hoy apenas quedan algunas construcciones que recuerdan el modelo original.



Proyecto para la urbanización del Extrarradio de Madrid, de Núñez Granés.

El problema de saneamiento, regularización y urbanización del espacio circunscrito entre el casco urbano y los límites del municipio, encontró sus primeras disposiciones legales en las últimas décadas del siglo XIX, si bien después de sucesivos informes infructuosos, el Ayuntamiento madrileño encargó la elaboración de un proyecto de urbanización al técnico municipal Pedro Núñez Granés.

Así, el Plan de Ordenación del Extrarradio será aprobado en 1916, inaugurando de esta forma la era de los planes que desbordan los límites del antiguo Ensanche y planteando por primera vez una intervención pública de expropiación de terrenos.

El objetivo del Plan era prolongar la cuadrícula del Ensanche, respetando las arterias que en éste se habían trazado, hasta los municipios cercanos en un radio de 8 kilómetros. Pero el Plan se demostró obsoleto muy pronto: la ley de expropiación que debía respaldarlo nunca se aprobó y el colectivo de arquitectos comenzó a criticarlo en fechas muy tempranas.



Colonia de Casas Baratas de Bosque y Mina (Chamartín), 1926.

También en estos años tendrá lugar la legislación y promoción de las Casas Baratas, primero de forma muy tímida, hacia 1911, y mucho más decidida después de la guerra europea, entre 1921 y 1924. Sin embargo, los resultados fueron muy mediocres.

Se trató del primer ensayo de resolución del acuciante problema de la vivienda popular, es decir, el ordenamiento para la construcción de barriadas económicas, diseñadas en teoría como ciudades satélite autónomas en los referente a sus propios servicios colectivos, y siempre buscando la proximidad a las grandes arterias de comunicación o a los grandes centros de trabajo.

Eso sí, contribuyeron a la aparición de cooperativas y sociedades constructoras en los primeros años veinte decisivas para el impulso de la industria de la construcción en esa década. La promoción de la vivienda en propiedad y el boom constructor marcarían la Dictadura de Primo de Rivera.



Vista aérea de Madrid, 1929.

En 1929 se elegirá un nuevo Plan de ordenación de Madrid, firmado conjuntamente por Secundino Zuazo y el profesor Jansen, de nacionalidad alemana, que dejará una impronta imborrable en la futura planificación urbana madrileña.

Zuazo y Jansen plantearon el problema de la ciudad desde una comprensión global en la que son tomados en consideración dos elementos directrices: la centralidad de Madrid como capital y nudo de comunicaciones, y la ordenación del territorio más allá de los límites municipales, con el fin de proceder a una estructuración racional de la extensión de la ciudad, que era resuelta mediante un plan general articulado en torno al trazado radial de Madrid, con una eje Norte-Sur principal, y con una extensión total delimitada por un cinturón verde.

En el interior de la ciudad, el Plan contempla dos objetivos: la descentralización del casco urbano y el saneamiento de los distritos insalubres, y así se planea la edificación en vertical. Sin embargo, las dificultades presupuestarias existentes con motivo de la crisis económica, unido a las convulsiones políticas que a través España en los años treinta, imposibilitaron el desarrollo de tan ambicioso proyecto.

La Ciudad Universitaria madrileña constituye el conjunto más representativo planteado durante los últimos años de la Dictadura de Primo de Rivera. En 1927 se creó, bajo el patrocinio de Alfonso XIII, la Junta Autónoma encargada de materializar "una nueva Universidad, grandiosa en su organización, edificios y elementos de enseñanza, que pudiera compararse con los mejores núcleos universitarios del mundo".

Los trabajos de construcción y urbanización se pondrán en marcha ya en 1930, y hasta 1936 se iniciarán las edificaciones de las Facultades de Filosofía y Letras, de Ciencias, de la Escuela Superior de Arquitectura o del Hospital Clínico. Las obras continuaron hasta el inicio de la Guerra Civil, pero a partir de noviembre de 1936, la Ciudad Universitaria fue donde tuvo lugar gran parte de la defensa republicana de Madrid de los ataques de las tropas nacionales.



Ciudad Universitaria, 1935.

Madrid, a lo largo del siglo XX, fue configurando su paisaje como la gran metrópoli en la que se estaba convirtiendo, y prueba de ello es la construcción de nuevos espacios que con el paso de los años se han convertido en verdaderos emblemas de la capital. Así, en el primer tercio del siglo XX se construyeron los siguientes edificios:

- El antiguo Palacio Longoria (1902), actual Sociedad General de Autores.
- El Palacio de Telecomunicaciones (1909), situado en la Plaza de Cibeles, diseñado como sede para la Sociedad de Correos y Telégrafos de España.
- El Casino de Madrid (1910).
- Los Hoteles Ritz (1908) y Palace (1912).
- El Mercado de San Miguel (1916), ubicado en la plaza del mismo nombre.
- El Círculo de Bellas Artes (1926), del arquitecto Antonio Palacios.
- El Edificio Telefónica (1929), en la Gran Vía, durante unos años el edificio más alto de Madrid, siendo el arquitecto que supervisó las obras Ignacio de Cárdenas.
- La Plaza de toros de Las Ventas (1931), diseñada por el arquitecto José Espeliú.
- Los Nuevos Ministerios (1933), un conjunto que consta de un gran espacio central diáfano con plazas, fuentes y estanques, así como una gran arquería en el lado que da al Paseo de la Castellana.



Fachada del Palacio de Telecomunicaciones, 1930.

## VIEJAS Y NUEVAS FORMAS DE ESPARCIMIENTO URBANO (1860-1900)

La aparición de nuevas formas de ocio y espacios dedicados al divertimento en el mundo urbano constituye uno de los aspectos más relevantes de la segunda mitad del siglo XIX. Madrid no fue ajeno a este fenómeno.

A partir de la década de 1860, el campo del ocio en la capital experimentó una serie de transformaciones que darían lugar a la aparición de una verdadera industria del ocio y el espectáculo. Además, esta oferta se ampliaría y se abarataría, dejando así de ser una actividad exclusiva de las elites para extenderse a las clases medias y populares.



Aspecto de la Plaza Mayor, c. 1895.

Desde 1860 comenzaron a construirse en Madrid plazas ajardinadas similares a las que estaban apareciendo en otras capitales europeas. Además de introducir aire y luz en zonas antes angostas y polvorientas, los jardines públicos se convirtieron en destacados espacios para el esparcimiento.



Escena de "La Verbena de la Paloma", 1894.



Velocipedistas en los Jardines del Buen Retiro, 1886.

Uno de los principales espacios de la vida social madrileña de este período era el café. Su amplia oferta abarcaba desde los cafetines, donde se reunían los más humildes, hasta los exclusivos cafés, donde se daban cita hombres de negocios, políticos y aristócratas.

Las tertulias de intelectuales encontraron en el café el lugar idóneo donde llevarse a cabo, convirtiéndose así en un espacio de primer orden en la vida cultural de la ciudad.



Exterior del Café de Fornos, c. 1895.



El Lagartijo, 1875.

El teatro y las corridas de toros continuaron siendo los espectáculos más populares entre los madrileños. Por otro lado, la aparición de nuevas salas de teatro, junto a la demanda de un creciente público de escasos recursos, desató una competencia que daría lugar a un nuevo tipo de teatro: el "género chico", obras de un solo acto de apenas una hora de duración.

Esta fórmula hacía posible cambiar de título cada hora, lo que permitía una constante renovación de público, hacía más atractivo el espectáculo y abarataba el coste de las entradas. El teatro dejaba así de ser una diversión propia de las elites para convertirse en un espectáculo de masas.

Entre las nuevas formas de ocio que aparecieron en estos años, cabe destacar el patinaje sobre hielo, que se introdujo en Madrid en 1875.

El *sport* sobre el hielo, como se denominaba a esta práctica en la época, se puso de moda entre los miembros de la burguesía madrileña, que hicieron de los Jardines del Buen Retiro el principal espacio de la ciudad para esta diversión.

El estanque del Palacio de Cristal se convertía durante el invierno en la pista de patinaje donde los entusiastas patinadores, enfundados en su calzado de acero o arrellanados en los trineos, se entretenían desliziándose sobre el hielo a toda velocidad.



Patinadores en los Jardines del Buen Retiro a principios del siglo XX.

"Desde hoy pueden concurrir al establecimiento de baños El Niágara, situado en el Paseo de San Vicente, núm. 14, donde tendrán a su disposición hidroterapia, baños de vapor, idem de placer, idem medicinales de todas clases, piscinas de natación para ambos sexos y gran pila de natación para caballeros."

Así se anunciaba en el diario *El Imparcial* en 1882 la que fue la primera piscina pública de Madrid.

El Niágara, como se llamaba este establecimiento de baños de recreo, abrió sus puertas en el año 1879.

En él se ofrecían, además de los clásicos baños de placer y medicinales, baños con música por la mañana, natación en su piscina, espectáculos acuáticos por la tarde —se hizo muy popular la exhibición del "Hombre-pep" en la gran pila de natación—, y calefacción por vapor mediante un novedoso sistema importado de los Estados Unidos.



Pila de natación de El Niágara, 1885.

*Hoy han estado probando el gas en la nueva tienda. Será una cosa espléndida. Ya están llegando cajas de novedades, cosas, ¡ay!, por ejemplo, tan bonitas, que en Madrid no se ha visto nada igual. Aquí no saben poner escaparates. Verán, verán el nuestro, con todo lo que hay de más lindo, para llamar la atención y hacer que la gente se pare y entre a comprar algo. Después que entran, se les enseña más, se les hace ver esta y la otra cosa de precio, se les engatusa, y al fin caen."*

Benito Pérez Galdós, *Fortunata y Jacinta*, 1883.



Examinando sus compras, c. 1900.



Establecimiento, dueño y dependencia, c. 1900.

Durante estos años se produjo un cambio definitivo en lo referente a los hábitos de consumo en las ciudades.

La sustitución de las antiguas ventanas enrejadas de las tiendas por lunas de cristal, dio lugar a la aparición de los modernos escaparates comerciales.

Como bien observó Pérez Galdós, el comercio madrileño pasó a depender en buena medida del impacto que podía causar entre el público la disposición y la decoración de los escaparates.



Paseantes por el centro de Madrid, c. 1900.



Despacho de lotería, 1900.

Los deslumbrantes escaparates de las tiendas de Madrid se convirtieron así en un verdadero foco de atracción, dando lugar a la aparición de nuevos comportamientos y prácticas en torno al consumo.

Un buen ejemplo de esto lo refleja la que se empezó a conocer como "gente de tiendas", aquellos que pasaban el rato recorriendo las calles comerciales del centro de la ciudad viendo las últimas novedades y haciendo compras.



Una de las principales arterias comerciales del Madrid a finales del siglo XIX. A la izquierda, la calle de Toledo. A la derecha, el arranque de la Carrera de San Jerónimo con la Puerta del Sol al fondo.

# LA CONSOLIDACIÓN DE LA SOCIEDAD DEL OCIO Y DEL CONSUMO URBANOS (1900-1936)

La transformación del comercio tradicional fue determinante para el desarrollo de una incipiente sociedad de consumo en el Madrid del primer tercio del siglo XX. Del centro de la ciudad fueron desapareciendo las pequeñas y oscuras tiendas del regateo y la fianza, para dar paso a establecimientos que ofrecían sus productos a la vista del público en llamativos escaparates, con precios fijos y marcados, pago al contado y entrada libre. Los nuevos comercios, especialmente aquellos relacionados con el vestido y el calzado, impulsaron la creación de un calendario comercial que cubría todo el año: ventas especiales, como la *Quincena de la ropa blanca*, liquidaciones, rebajas por fin de temporada, etc., con el que el público fue poco a poco familiarizándose.



Alfonso XIII visitando los Almacenes Rodríguez, 1921.



Grandes Almacenes Madrid-Paris, 1924.

El emblema del nuevo comercio madrileño fueron los *Grandes Almacenes Madrid-Paris*, que abrieron sus puertas al público en la Gran Vía en Enero de 1924. Además de por su tamaño (el edificio de los *Madrid-Paris* ocupaba una superficie de 25.000 metros cuadrados), los grandes almacenes se distinguían por la venta de distintos productos, cuando lo tradicional era la especialización de los comercios en un solo artículo.



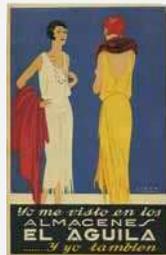
Interior de un concesionario de coches Fiat, 1921.



Interior de los Almacenes Madrid-Paris.

En su interior también se crearon zonas dedicadas al descanso de los clientes, como cafeterías, salas de lectura y restaurantes. De este modo, los que acudían a comprar quedaban atrapados durante horas dentro de los establecimientos, donde todo estaba dispuesto y organizado para hacer del tiempo que se dedicaba a comprar no sólo un momento de ocio, sino de verdadero placer: había nacido la moda de *ir de compras*, que pronto fue considerada, más que una necesidad, una forma de ocio en la que emplear el tiempo libre.

Otros importantes comercios del Madrid del primer tercio del siglo XX fueron los *Almacenes Siméon*, *San Mateo*, *El Águila* y los *Almacenes Rodríguez*, que se situaron en las calles más céntricas y transitadas. También fueron abriendo sus puertas en aquellos años las primeras cadenas de establecimientos, como las *Pescaderías Coruñesas* y las *Mantequerías Leonesas*.



Cartel de los Almacenes El Águila, anuncios de Madrid-Paris y Almacenes Siméon, años veinte y treinta.



La instauración del descanso dominical y la progresiva generalización de la jornada de ocho horas, dos de las grandes conquistas sociales de este periodo, posibilitaron la propagación de nuevas aficiones entre los madrileños, como los deportes, que no sólo se practicaban cada vez por mayor número de seguidores, sino que se convirtieron también en espectáculos de masas. Las competiciones ciclistas, el boxeo, la pelota vasca o el atletismo, veían aumentar la cifra de espectadores año tras año.



Un partido de fútbol con la antigua plaza de toros en la Avenida de Felipe II al fondo, 1913.

La llegada final de la *Vuelta Ciclista a España*, organizada por el diario *Informaciones* en 1935, fue recibida por más de 50.000 aficionados madrileños en la Casa de Campo. Pero fue el fútbol el que triunfó por encima de todos los demás. Rápidamente se profesionalizó, y de entre sus filas surgieron los nuevos ídolos de masas.

En el Madrid del primer tercio del siglo XX existían dos grandes estadios para el espectáculo del fútbol, el de Chamartín y el Estadio Metropolitano. Este último fue diseñado por José M<sup>a</sup> Castells e inaugurado en 1923. Con capacidad para cerca de 40.000 espectadores, fue alquilado por el Atlético de Madrid, y sobrevivió hasta 1966, cuando se construyó el Vicente Calderón para el equipo rojiblanco.



Imagen aérea del Estadio Metropolitano, 1929.



Publicidad de Flores del Campo, 1916.

El otro gran espectáculo de masas era el cine, un entretenimiento barato (y por ello accesible a amplias capas de la población), que despertaba auténticas pasiones en el público. Los humildes barracones en los que se exhibieron las primeras proyecciones cinematográficas dieron paso en los años veinte y treinta a las amplias salas con miles de butacas, dotadas de todo tipo de comodidades y servicios para el público, en los que admirar a las grandes estrellas del celuloide. En 1929, cuando el cine mudo alcanzó su cenit y comenzaba a ser amenazado por el sonoro, Madrid contaba con una oferta de cerca de 60.000 localidades. Cines como el *Coliseo*, el *Palacio de la Música*, el *Avenida*, el *Cine Callao* y el del *Palacio de la Prensa*, situados en la Gran Vía, eran el orgullo de la capital.



Imagen del Palacio de la Música, c. 1930.



Estreno en el mismo cine, 1934.

La popularización del veraneo se vio facilitada por los nuevos medios de transporte. Para los menos afortunados, que no podían costearse una estancia en los codiciados destinos de Santander o San Sebastián, existían otras ofertas de ocio refrescante ligado al verano, como las piscinas públicas a las que los madrileños acudían a refrescarse y broncearse, o la escapada a la Sierra, huyendo del bullicio y ajetreo de la gran ciudad.



Imagen de la piscina La Isla, 1931.



Anuncio de productos bronceadores, 1932.

"El veraneo popular no es ya el de La Verbena de la Paloma. Los obreros y menestrales madrileños son ahora los reyes domingueros de la sierra. Veranean recorriéndola en camioneta o se esparcen por las orillas del Manzanares, dedicados al desnudismo. La afición al agua del madrileño no ha hecho aumentar, claro está, el exiguo cauce del Manzanares, y la sierra del Guadarrama, que todavía algunos entusiastas consideran grandiosa y lejana, resulta ya pequeña para Madrid por su escasez de caminos y su no mucha abundancia de lugares gratos. Pero como el hombre crea el paisaje, el madrileño, resuelto a tener agua y montaña, extiende su domicilio por el Jarama, donde pronto habrá playas auténticas, y por Gredos, adonde vienen los alpinistas hartos de los Alpes."

Corpus Barga, "El veraneo republicano y monárquico", *La Nación*, 19 de agosto de 1934



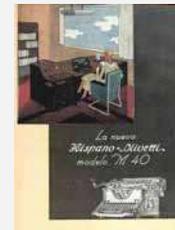
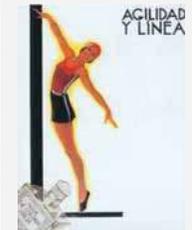
Excursionistas a la sierra de Madrid, 1930.



Anuncio de automóviles Peugeot, 1930.

La publicidad comercial moderna fue, junto con el deporte, un buen indicador de los cambios sucedidos en las principales ciudades españolas a lo largo del primer tercio del siglo XX. A través de la publicidad surgieron y se expandieron nuevos estilos de vida, nuevas costumbres y sistemas de valores, y se acuñaron nuevos modelos de comportamiento, y nuevos cánones de belleza.

Uno de los rasgos más significativos de la publicidad moderna fue el protagonismo otorgado a las mujeres. Anunciantes y publicistas fueron conscientes desde los inicios de la aparición de la sociedad de consumo del papel protagonista de la población femenina en la creación de nuevos hábitos de consumo. Ese protagonismo de las mujeres como objetos de atención preferente de la publicidad no dejaba de reflejar el creciente protagonismo que éstas reivindicaban en la nueva sociedad de masas que se estaba consolidando.

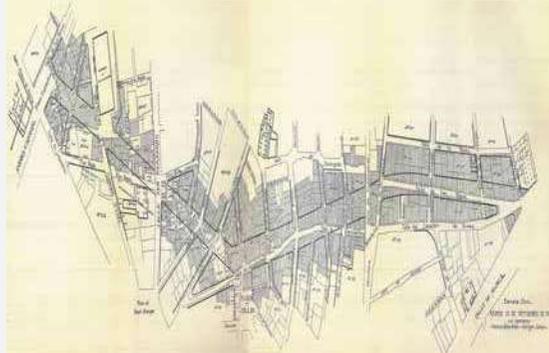


Anuncios publicitarios del primer tercio del siglo XX, en los que hay un claro protagonismo de las mujeres.

# LA GRAN VÍA, PUERTA DE ENTRADA A LA MODERNIDAD EUROPEA

La apertura de la Gran Vía fue la reforma urbana de mayor impacto en Madrid tras la puesta en marcha del Ensanche. El proyecto era antiguo. Ya en 1862 se había aprobado un diseño para una "Prolongación de la calle de Preciados y enlace con Alcalá", que se inspiraba en las obras del barón Haussman en París, y que pretendía solucionar tanto viejos problemas del casco histórico como anticiparse a las nuevas necesidades de una ciudad en fuerte crecimiento.

Por un lado, la nueva avenida descongestionaría el tráfico de la Puerta del Sol y derribaría ciertas calles y viviendas insalubres del viejo Madrid. Por otro lado, conectaría los nuevos barrios del Oeste (Argüelles y Pozas) y del Este (Salamanca) con el centro y permitiría un enlace rápido entre las estaciones ferroviarias del Mediodía y del Norte.



Proyecto de trazado de la Gran Vía presentado por José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio, 1904.

Las dificultades económicas paralizaron su construcción y la idea no se retomó hasta agosto de 1904, cuando se dio el visto bueno a un nuevo proyecto firmado por José López Sallaberry y Francisco Andrés Octavio.

La Gran Vía quedó entonces dividida en tres tramos: la Avenida A (entre la Plaza de San Marcial y Callao), el Bulevar (entre Callao y la Red de San Luis) y la Avenida B (entre la Red de San Luis y Alcalá). Su longitud total sería de 1.316 metros y su anchura media de 25, si bien se acordó que el tramo del Bulevar alcanzaría hasta los 35 metros.



Inicio de las obras de la Gran Vía, 1910.



Construcción del primer tramo de la Gran Vía.

El 4 de abril de 1910 se inauguró al fin las obras de la Gran Vía con los primeros derribos de edificios y el inicio de las obras en la Avenida B, que pasó a llamarse Conde de Peñalver y estuvo terminada en mayo de 1917.

Entre septiembre de 1917 y principios de 1921, se trazó el Bulevar que se denominó Avenida Pi i Margall. Finalmente, en febrero de 1925, se iniciaron las obras del tramo A, bautizado Avenida Eduardo Dato y que estuvieron completadas en 1929.



Vista del tercer tramo de la Gran Vía, 1928.



Palacio de la prensa en construcción, 1927.

El trazado supuso la demolición de 358 fincas, la desaparición de 19 calles, la reforma de otras 32 y la edificación de 83 nuevos inmuebles. A pesar de que la Gran Vía admiraba a muchos, estos derribos también provocaron rechazo, incluso entre la elite cultural madrileña. El más crítico fue el pintor José Gutiérrez Solana, que lamentó el ataque al viejo Madrid por un proyecto que consideraba inútil.



Calle de los Leones, desaparecida con la Gran Vía y dos tomas de la Montera antes de las obras de la nueva avenida.

Los barrios que desaparecieron eran extremadamente modestos. Pío Baroja dudaba de cuál de aquellas calles "se llevaría la palma en estrechez, sordidez y en negrura", y encontraba en ellas el símbolo de la degradación social y de la extrema miseria de las grandes ciudades.

La radical transformación del paisaje urbano a partir de 1910 provocó la despoblación del antes hacinado casco antiguo. Las clases populares fueron expulsadas al extrarradio por el ascenso de los alquileres. A su vez, las capas más acomodadas también abandonaron el bullicioso centro urbano en busca de tranquilidad y espacio en las calles del Ensanche.



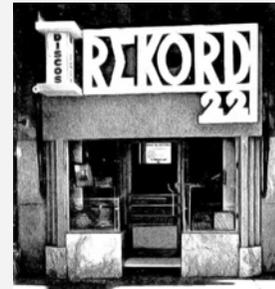
Vistas de distintos tramos de la Gran Vía, 1930

La apertura de la Gran Vía significó también la aparición en Madrid de nuevas formas de actividad comercial. Las antiguas tiendas, destinadas a la venta de productos de primera necesidad, dejaron paso a otros establecimientos orientados a la conquista del cliente a través de atractivos escaparates en los que se exhibían productos relacionados con tipos de ocio y comportamientos sociales modernos.

Los grandes almacenes organizados en departamentos, inéditos hasta entonces en la capital madrileña, tuvieron sus máximos exponentes en la nueva avenida. Los Almacenes Rodríguez, creados por Modesto López Otero abrieron allí sus puertas en 1921, para ser pronto eclipsados por los Grandes Almacenes Madrid-París, que se inauguraron en 1924.



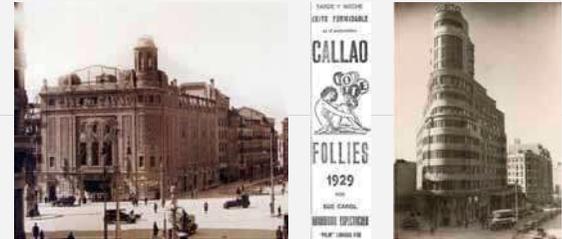
Inauguración de los Almacenes Madrid-Paris, 1924.



Discos Rekord, en Pi i Margall 22.

La Gran Vía prebélica se afanó en asimilar el estilo de vida neoyorquino tanto en su aspecto como en las actividades que acogía. Se convirtió en la calle del ocio, del consumo y del espectáculo. Y sobre todo en la avenida del cine, cuya presencia permitía equiparar el bulvar madrileño con Broadway.

Especialmente en el tramo final de Pi i Margall y en el inicio de Eduardo Dato se podían encontrar palacios cinematográficos inspirados en los de la gran manzana. Eran los más importantes de España y rivalizaban en aforo con las principales salas del continente europeo, superando en algunos casos los 1.500 espectadores.



El cine Callao y el cine Capitol a mediados de los años 30.

El Palacio de la Música (1926), el cine Callao (1926), el cine Avenida (1928), el Palacio de la Prensa (1929), el Rialto (1930) y el Coliseum (1933) fueron los cines más imponentes de la Gran Vía. Algunas de ellos, como el Capitol, se encontraban en modernos edificios multifuncionales en los que además de proyectarse películas, se albergaban hoteles, empresas de producción cinematográfica, agencias de publicidad, restaurantes, bares y otros negocios que rezumaban esencia neoyorquina.



Edificio de la Unión y Fénix en 1890, Hotel Roma en 1913 y Edificio de Telefónica en construcción.

La Gran Vía fue además un espacio privilegiado para el asentamiento de edificios de gran impacto visual. Su rasgo distintivo fue el eclecticismo arquitectónico en el que se combinaban diversos estilos, que iban del neobarroco francés decimonónico al racionalismo de los rascacielos americanos.

A partir de la construcción del edificio de la Unión y el Fénix Español se consolidó la idea de crear fachadas monumentales que simbolizaran los modernos servicios que cada edificio ofrecía.

El aire de los nuevos inmuebles marcaban una fuerte ruptura con el viejo Madrid. Frente a la moderna Gran Vía, el aspecto y la vida de sus calles adyacentes resultaba "más lamentable e impropio del lugar en que se hallan" como señalaba *El Imparcial* ya en Noviembre de 1927.



Vista aérea del Edificio de Telefónica, 1930.



Vista aérea del Edificio de Telefónica. Gran Vía y Callao, c. 1930.

# MADRID, UNA METRÓPOLI MODERNA



*Puerta del Sol, década de 1930.*



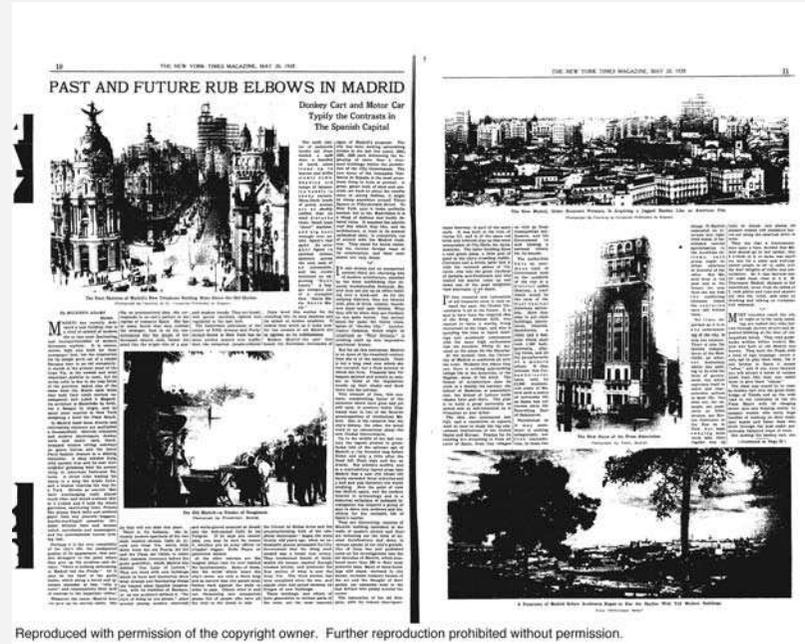
*Paseo de Recoletos, c. 1930.*



*La Gran Vía, década de 1930.*



*Plaza de Neptuno, década de 1930.*



Reproduced with permission of the copyright owner. Further reproduction prohibited without permission.



*La Gran Vía, década de 1930.*



*Plaza de la Cibeles, 1930.*



*Plaza del Callao, 1931.*



*Piscina La Isla, 1931.*



*La Gran Vía sobrevolada por un Zeppelin, 1930.*

## EL NACIMIENTO DEL MADRID MODERNO, 1860-1930. DE CAPITAL A METRÓPOLI



Grupo de investigación Complutense *Historia de Madrid en la edad contemporánea*

Luis Enrique Otero Carvajal, Rubén Pallol Trigueros, Borja Carballo Barral, Nuria Rodríguez Martín, Fernando Vicente Albarrán, Santiago de Miguel Salanova, Luis Díaz Simón, Javier González López