



LA JUSTICIA DEL PUEBLO. PROTESTA POPULAR, LUCHA VECINAL Y MOVILIZACIÓN SOCIAL CONTRA EL TRANVÍA DE VAPOR EN EL MUNICIPIO DE VALLECAS (1891-1931)

Santiago de Miguel Salanova 

Universidad Complutense de Madrid

sdmiguel@ucm.es

RESUMEN: Este trabajo analiza el fenómeno de la movilización social y la protesta popular en el mundo urbano contemporáneo, centrándose en un episodio específico de violencia simbólica desplegado contra el tranvía de vapor que comunicaba los municipios de Madrid y Vallecas con las canteras de yeso ubicadas en la segunda localidad. Desarrollado a comienzos de la Segunda República, fue aquel un ejercicio de acción colectiva que culminaría con el levantamiento de los raíles de una línea férrea que había servido para el transporte de viajeros y de mercancías claves para materializar las obras públicas de la capital española desde comienzos del período de la Restauración. En aras de rechazar la categorización que en su momento se hizo de ese acontecimiento, definido como espontáneo, el presente artículo evidenciará la necesidad de concebirlo como la expresión final de un repertorio de contención largamente desarrollado durante el primer tercio del siglo XX. Partiendo de la utilización combinada de prensa, fuentes documentales institucionales y expedientes judiciales, se revelarán los factores que contribuyeron a que la politización popular orientada a la supresión de ese medio de transporte terminara desplegándose desde la fuerza física, la intimidación y la violencia simbólica.

Palabras clave: Vallecas, Madrid, tranvía de vapor, protesta popular, acción colectiva, conflicto social.

PEOPLE'S JUSTICE. POPULAR PROTEST, NEIGHBOURHOOD STRUGGLE AND SOCIAL MOBILIZATION AGAINST THE STEAM TRAM IN THE MUNICIPALITY OF VALLECAS (1891-1931)

ABSTRACT: This paper analyses the phenomenon of social mobilization and popular protest in the contemporary urban world, focusing on a specific episode of symbolic violence deployed against the steam tramway that connected the municipalities of Madrid and Vallecas with the plaster quarries located in the latter town. Developed at the beginning of the Second Republic, this was an exercise in collective action that culminated in the lifting of the rails of a railway line that had served to transport passengers and key goods for public works in the Spanish capital since the beginning of the Restoration period. In order to reject the categorization of this event, which was defined as spontaneous, this article will highlight the need to conceive of it as the final expression of a repertoire of contention that developed over a long period during the first third of the twentieth century. Based on the combined use of the press, institutional documentary sources and judicial records, it will reveal the factors that contributed to the fact that the popular politicization aimed at the suppression of this means of transport ended up being deployed through the physical force, intimidation and symbolic violence previously mentioned.

Keywords: Vallecas, Madrid, steam tramway, popular protest, collective action, social conflict.

Recibido: 20 de enero de 2026

Aceptado: 27 de mayo de 2026

1. Introducción

30 de junio de 1931. En aquella jornada, la práctica totalidad de la prensa madrileña se hizo eco de dos sucesos acontecidos en la barriada de Puente de Vallecas durante los días precedentes. Emplazada en los márgenes del municipio de Vallecas, colindante con la capital española, aquella zona se había convertido en un núcleo populoso, que cobijaba tanto a familias inmigrantes de reciente llegada y exiguos recursos, como a no pocos individuos necesitados de salir de sus espacios residenciales originarios en Madrid, dados los problemas que allí generaban la escasez de la vivienda y los elevados alquileres¹. Puente de Vallecas era también un

¹ Sobre el desarrollo de Vallecas, en su vertiente poblacional, social y urbana para las zonas de Villa y Puente, véanse los siguientes trabajos: VV.AA., *Madrid. Tomo II. De la Plaza de Santa Cruz a la Villa de Vallecas*, Madrid, Espasa-Calpe, 1979; Luis H. CASTELLANOS y Carlos COLORADO, *Madrid, Villa y Puente. Historia de Vallecas*, Madrid, El Avapiés, 1988; Teresa

enclave que en los decenios precedentes había despuntado por la escenificación de una intensa movilización colectiva y la reproducción de diferentes ciclos de protesta política y social, siendo algunos de los episodios que mejor lo ejemplificaban los desarrollados con la huelga revolucionaria de agosto de 1917, la escasez de pan y subsistencias de finales de la Restauración o el anticlericalismo de los primeros compases de la II República².

El primero de los referidos sucesos fue el que inicialmente tuvo mayor resonancia. En el marco de las primeras elecciones legislativas de la etapa republicana (28 de junio de 1931) se había descubierto la organización de la compra de votos entre los obreros del Puente de Vallecas por el párroco de la Iglesia de San Ramón, ubicada en la calle de Melquíades Biencinto. Fueron militantes de la Conjunción Republicano-Socialista empadronados en esa zona los que averiguaron la trama, orquestada para favorecer a la candidatura monárquica. Cuando la noticia corrió entre la barriada, se personaron varios grupos en las inmediaciones de la parroquia para asaltarla. A la salida del templo, el sacerdote quedaría alcanzado por la multitud, viéndose apaleado en la estación de Metro de Puente de Vallecas donde acudió a refugiarse³.

Frente a estos acontecimientos, pasaron más desapercibidos otros iniciados pocas horas después. A las dos de la mañana del 29 de junio de 1931, un grupo de apenas doce obreros, pertrechados con picos y barras de hierro, comenzó a levantar las vías de la “maquinilla” de Vallecas⁴. Con este término se aludía al tranvía de vapor que, inaugurado en los primeros años de la Restauración, había servido para facilitar el

ELORRIAGA: “Vallecas de 1800 a 1950. Un proceso de integración en la vida urbana madrileña”, en Matilde FERNÁNDEZ, *Vallecas, historia de un lugar de Madrid*, Madrid, Ayto. Madrid-Junta Municipal de Villa de Vallecas-CSIC, 2001, pp. 237-320; Francisca JUÁREZ, *Vallecas, de arrabal a ciudad, 1900-1936*, Madrid, Vallecas Todo Cultura, 2002; Matilde FERNÁNDEZ: “Vallecas, identidades compartidas, identidades enfrentadas: la ciudad, el pueblo y el campo, el suburbio y el barrio”, *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, LXII, 1 (2007), pp. 33-83; Manuel VALENZUELA: “De suburbio a ciudad. Las barriadas suburbanas obreras en el Madrid de la posguerra (1939-1956). El Puente de Vallecas como arquetipo”, *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, CLV, 2020, pp. 157-237 y José MOLINA, *Vallecas. Nuestra historia*, Madrid, Vallecas Todo Cultura, 2024.

² Francisco SÁNCHEZ PÉREZ, *La protesta de un pueblo. Acción colectiva y organización obrera. Madrid, 1901-1923*, Madrid, Cinca-Fundación Largo Caballero, 2005; Carlos HERNÁNDEZ y Rubén PALLOL: “Suburbios rebeldes. Fragmentación y desborde social en la huelga de 1917 en Madrid”, *Historia Social*, 94 (2019), pp. 47-70 y Fernando JIMÉNEZ: “Movilización ciudadana y gestión de la protesta en el municipio madrileño de Vallecas durante la Segunda República (1931-1936)”, en Sandra BLASCO, Carlos ADÁN y Alfonso BERMÚDEZ (eds.), *Identidades en transición*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2019, pp. 362-384.

³ *El Día Gráfico*, 30 de junio de 1931, p. 15.

⁴ *El Sol*, 30 de junio de 1931, p. 9.

transporte de viajeros y mercancías entre la estación de ferrocarril Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA, actual Estación de Atocha), Vallecas y las canteras de yeso que, ubicadas en las zonas extremas de esa localidad, representaban su principal riqueza en clave industrial⁵.



Figura 1. Obreros y vecinos durante el levantamiento de las vías de la “maquinilla” de Vallecas (29 de junio de 1931). Fuente: *Ahora*, 30 de junio de 1931.

⁵ El trabajo más completo sobre las condiciones de este medio de transporte en: Joan ALBERICH, *Los tranvías de vapor de la ciudad de Madrid*, Barcelona, MAF Editor, 2013, pp. 165-218.

En ese ejercicio de violencia simbólica desplegado contra el medio de locomoción terminaría participando una elevadísima cifra de personas. En las horas que transcurrieron hasta el mediodía del 29 de junio, el grupo de doce obreros anteriormente referido se vio ampliado para acabar integrando a más de ciento cincuenta trabajadores y a numerosos vecinos de Vallecas. Provistos de palanquetas, picos y machos de fragua, todos quedaron consagrados a la “tarea destructora” de levantar los raíles por los que había venido circulando la “maquinilla”. Otros muchos individuos de los que allí se dieron cita procedieron a destruir el pretil que servía de sostén para la vía y a derribar el muro que encerraba al medio de transporte a su paso, entendiendo que este último “afeaba y estorbaba” el tránsito cotidiano del vecindario por la calle⁶.

Esa “tarea destructora” se fue intensificando hasta las últimas horas de la tarde del 29 de junio de 1931. El vecindario se desplazó a la plaza principal del pueblo de Vallecas para levantar un espadín de la aguja del tranvía de vapor y los adoquines de su entrevía, utilizando un cartucho de materia explosiva para hacer saltar la cabeza de una traviesa. Al mismo tiempo que se producía una tímida intervención de la Guardia Civil en esa zona, los que habitaban frente a la llamada Huerta del Hachero (uno de los puntos en los que paraba el ferrocarril en su recorrido desde Puente de Vallecas a Villa de Vallecas) se dirigieron al consistorio para solicitar una autorización de la alcaldía que les permitiera destruir la parte de la vía de la “maquinilla” que daba a sus casas. Ese vecindario fue el que precisamente vio con profunda satisfacción lo que había ocurrido en un corto intervalo de tiempo. El ambiente que se respiraba no era de tensión, sino de júbilo y exaltación, siendo en las tabernas donde mejor se palpaba la efervescencia social. No en vano, era en estos espacios donde se invitaba a los trabajadores que intervinieron en la acción colectiva con vino y comidas⁷.

El objetivo de este trabajo es arrojar luz sobre un acontecimiento que distó mucho de ser espontáneo, como inicialmente se dijo en la prensa. En caso alguno fue una acción espasmódica de las masas poblacionales de Vallecas, sino el corolario de un repertorio de contención vehiculado por tácticas, estrategias y acciones articuladas

⁶ *Ahora*, 30 de junio de 1931, p. 26.

⁷ *Diario de la Marina*, 30 de junio de 1931. Para una completa descripción del acontecimiento, véanse los expedientes judiciales tramitados a consecuencia de los desórdenes públicos provocados con el levantamiento de las vías de la “maquinilla”, en: Archivo Histórico Nacional (AHN), FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Rollo n° 1148/1932 del sumario 205/1931 instruido por el Juzgado de Instrucción de Alcalá de Henares en virtud de querella de la Sociedad Anónima Compañía Madrileña de Urbanización por desórdenes públicos, Legajo 29, expediente 2, 1931-1934 y AHN, FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Sumario 205/1931 incoado por el Juzgado de Instrucción de Alcalá de Henares en virtud de querella presentada por la Compañía Madrileña de Urbanización por desórdenes públicos y daños, Legajo 121, expediente 16, 1931-1934.

en los decenios precedentes⁸. El levantamiento de los raíles de la “maquinilla” puede conceptualizarse como la inequívoca expresión de un largo proceso de politización popular, desplegado desde la fuerza y la informalidad por el vecindario una vez se agotaron las vías para conseguir la supresión de la circulación del medio de transporte por los cauces legales.

Para corroborar tal hipótesis, el estudio que aquí se plantea parte del necesario compromiso con los enfoques metodológicos relacionados con la nueva historia de los movimientos sociales. Al fin y al cabo, el episodio de la “maquinilla” no deja de representar una forma de acción colectiva y protesta popular no institucionalizada y un ejercicio vehiculado por la ofensiva frente a lo que se concebía como una injusticia, por medio del cual los desposeídos de una sociedad crecientemente segregada activaban una herramienta cargada de operatividad y efectividad para imponer transformaciones que se entendían como inaplazables en el desenvolvimiento de su vida cotidiana.

Las investigaciones que han incidido en las cuestiones previamente señaladas son ya cuantiosas para el ámbito español. De manera específica, caben destacar los análisis que se han efectuado sobre los repertorios de protesta y acción colectiva, partiendo de premisas metodológicas asociadas con la historia desde abajo. La etapa de la Restauración ha resultado particularmente fértil para estas exploraciones, algo que cabe explicar desde el entendimiento de la conflictividad social que rigió en esos años. Al margen de la luz que se ha arrojado sobre la confluencia que existió entre las formas de lucha tradicional (arquetípicas del Antiguo Régimen y protagonizadas por los motines) y las formas de acción colectiva de nuevo cuño (correlacionadas con la militancia sindical y el movimiento obrero organizado), caben destacar las averiguaciones que se han hecho con respecto a la coherencia interna, las lógicas conductuales y las pautas y rituales simbólicos que tuvieron las primeras. Con ello, han quedado desvirtuadas e invalidadas las interpretaciones que con respecto a la protesta se hicieron en otros tiempos, ligándose los comportamientos de sus protagonistas a acciones intestinas, definidas por pasiones irrefrenables y apartadas de las normas básicas que caracterizaban a la civilización⁹.

⁸ Charles TILLY, *The Contentious French*, Cambridge, Harvard University Press, 1986.

⁹ Son cuantiosas las investigaciones que se centran en la conflictividad y la protesta popular durante la España de la Restauración. Algunas de las más sobresalientes son las que aquí siguen. Con carácter de síntesis y perspectiva general, véanse: Alberto GIL NOVALES: “La conflictividad social bajo la Restauración (1875-1917)”, *Trienio*, 7 (1986), pp. 73-217; Demetrio CASTRO: “Agitación y orden en la Restauración. ¿Fin del ciclo revolucionario?”, *Historia Social*, 5 (1989), pp. 37-49; Manuel PÉREZ LEDESMA, *Estabilidad y conflicto social. De los íberos al 14-D*, Madrid, Editorial Nerea, 1990; Carlos GIL ANDRÉS: “Protesta popular y movimientos sociales en la Restauración: los frutos de la ruptura”, *Historia Social*, 23 (1995), pp. 121-135; Rafael CRUZ, *Protestar en España, 1900-2013*, Madrid, Alianza, 2015 y José María CARDESÍN: “Protesta popular y violencia colectiva en la España urbana

Aunque las dinámicas de protesta popular en la España contemporánea se han atendido desde prismas muy variados y no exclusivamente centrados en el mundo urbano¹⁰, son dos los escenarios que han predominado en este tipo de interpretaciones. El primero es el relacionado con los motines de subsistencias. Los más representativos fueron los que se desarrollaron por los desajustes advertidos en la economía de libre mercado, verificados en alzas indiscriminadas en el precio de artículos de consumo básicos. El segundo escenario es el de la causalidad fiscal, donde sobresalen las formas de conflictividad social articuladas contra los impuestos que gravaban la adquisición de los artículos de *comer, beber y arder* o primera necesidad y que fueron rescatados por los arquitectos de la Restauración una vez concluido el ciclo democrático del Sexenio Revolucionario y la Primera República¹¹.

Frente a estos dos grandes polos de atracción analítica, han tenido menos relevancia las investigaciones que conectan con los repertorios de protesta popular

contemporánea: del motín a los nuevos movimientos sociales”, *Historia Social*, 103 (2022), pp. 69-93. En cuanto a aproximaciones territoriales locales, destáquense: Carlos GIL ANDRÉS, *Echarse a la calle. Amotinados, huelguistas y revolucionarios (La Rioja, 1890-1936)*, Zaragoza, PUZ, 2000; Víctor LUCEA, *Rebeldes y amotinados. Protesta popular y resistencia campesina en Zaragoza (1890-1905)*, Zaragoza, PUZ, 2005; Francisco SÁNCHEZ PÉREZ, *La protesta de un pueblo. Acción colectiva y organización obrera. Madrid, 1901-1923*, Madrid, Cinca, 2006; Víctor LUCEA, *El pueblo en movimiento. La protesta social en Aragón (1885-1917)*, Zaragoza, PUZ, 2009 y Carlos HERNÁNDEZ: “Los dos entierros de Canuto González. Fronteras urbanas y política popular en la periferia de Madrid, c. 1880-1910”, *Ayer*, 130 (2023), pp. 273-299.

¹⁰ Óscar BASCUÑÁN, *Protesta y supervivencia: movilización y desorden en una sociedad rural: Castilla-La Mancha, 1875-1923*, Valencia, Centro Francisco Tomás y Valiente, 2008; Carlos GIL ANDRÉS: “Esas luchas pueblerinas. Movilización política y conflicto social en el mundo rural republicano (La Rioja, 1930-1936)”, *Ayer*, 89 (2013), pp. 93-119 y Javier SAN ANDRÉS: “La turba urbana y otras prácticas insurgentes: ciclos y repertorios de acción colectiva en Guadalajara (1902-1918)”, en Luis Enrique OTERO y David MARTÍNEZ (dirs.), *Entre huelgas y motines: sociedad urbana y conflicto social en España, 1880-1936*, Granada, Comares, 2022, pp. 363-384.

¹¹ Sobre el impuesto de consumos, véanse: Rafael SERRANO: “El retorno del impuesto de consumos en 1869-70 como vía de financiación municipal: el caso de algunos ayuntamientos castellano-leoneses”, *Investigaciones Históricas*, 6 (1987), pp. 157-167 y Miguel Ángel MARTORELL: “La reforma pendiente. La Hacienda municipal en la crisis de la Restauración: el fracaso de la Ley de Supresión del Impuesto de Consumos”, *Hacienda Pública Española*, 132 (1995), pp. 143-152. Los motines contra su funcionamiento en: Rafael VALLEJO: “Pervivencia de las formas tradicionales de protesta: los motines de 1892”, *Historia Social*, 8 (1990), pp. 3-27; Demetrio CASTRO: “Protesta popular y orden público: los motines de consumos”, en José Luis GARCÍA DELGADO y Manuel TUÑÓN DE LARA (dirs.), *España entre dos siglos (1875-1931): continuidad y cambio: VII Coloquio de Historia Contemporánea de España*, Madrid, Siglo XXI, 1991, pp. 109-126; Rafael VALLEJO: “El impuesto de consumos y la resistencia antifiscal en la segunda mitad del siglo XIX: un impuesto no exclusivamente urbano”, *Revista de Historia Económica*, 14, 2 (1996), pp. 339-370 y Carlos HERNÁNDEZ: “Los dos entierros”..., pp. 273-299.

y las formas de acción colectiva desplegados contra servicios que en el mundo urbano contemporáneo suelen entenderse como símbolos de progreso. De manera más concreta, cabría referirse a los medios de transporte que se habilitaron en los municipios al compás de su incremento poblacional, bien para mejorar la movilidad de la clase trabajadora o para garantizar el aprovisionamiento de mercancías y materias primas a industrias del momento.

Es cierto que no faltan trabajos en los que se desgana la resistencia social que generaron transportes como los tranvías, por poner el ejemplo más destacado. Las investigaciones de Carlos Hernández y Francisco Sánchez Pérez, centradas en Madrid, son cruciales en este sentido. Las primeras, focalizadas en los suburbios del norte de la ciudad y sus municipios colindantes, ponen de manifiesto las batallas que durante el primer tercio del siglo XX se libraron por el uso del espacio público. Al irrumpir con fuerza las nuevas formas de movilidad características del ámbito urbano, se abrió la veda para una quiebra de las costumbres y los derechos tradicionales que tenía la población de aquellas zonas, en lo que conecta con el uso extenso y desregulado de sus áreas de esparcimiento social. Las tensiones que ocasionaban los tranvías quedaban reflejadas en los numerosos percances que se producían con viandantes y vehículos de tracción animal y llegaban a su máxima expresión cuando se producían atropellos mortales¹².

Por su parte, Sánchez Pérez analizó la forma en la que iría creciendo la impopularidad de las compañías de tranvías, especialmente en los años comprendidos entre 1914 y 1920. Se vivieron momentos particularmente tensos cuando la empresa no secundó la huelga ferroviaria de diciembre de 1916 y la revolucionaria de agosto de 1917. En la segunda de esas movilizaciones sociales, sus coches fueron volcados o resultaron objeto de pedreas, siendo esta una práctica que terminaría adquiriendo un matiz simbólico para subsiguientes disturbios populares. A este ambiente de crispación poblacional se unirían otros factores que irían alimentando la magnitud social del dilema, relacionados con los propósitos de las compañías de tranvías para elevar las tarifas de los trayectos que realizaban¹³.

A pesar de los avances que suponen estos trabajos, resultaría necesario profundizar en la forma en la que el despliegue tecnológico característico de la sociedad decimonónica, derivado de la aparición de los medios de transporte, interfirió con las funciones sociales de los espacios urbanos o con las inevitables

¹² Carlos HERNÁNDEZ: "Cuerpos bajo el metal, piedras contra el tranvía. Tráfico rodado, cultura de barrio y conflicto en los suburbios del Madrid de entreguerras", *Crisol*, 5 (2019), pp. 85-112 y Carlos HERNÁNDEZ, *El desborde de la ciudad liberal. Cultura política y conflicto en los suburbios de Madrid (1880-1930)*, Madrid, UCM, Tesis Doctoral, 2020.

¹³ Francisco SÁNCHEZ PÉREZ, *La protesta de un pueblo*.

transformaciones que estos fueron advirtiéndolo con el paso de los años¹⁴. En este sentido, el acercamiento al episodio de la “maquinilla” de Vallecas, realizado desde la consulta de diversas fuentes documentales entre las que destacan los libros de actas del Ayuntamiento de Vallecas y los expedientes judiciales correlacionados con ese acontecimiento (integrados en el fondo de Audiencia Territorial del Archivo Histórico Nacional), permite entender las dinámicas de tensión y conflictividad que se pusieron en liza con la movilidad interurbana e intraurbana¹⁵. La acción colectiva, finalmente cristalizada con el levantamiento de los raíles de ese medio de transporte, debe plantearse en un marco general de entendimiento y siempre desde la advertencia de las disputas que generaba con el vecindario en espacios definidos por una fuerte interacción social y unas necesidades de seguridad, urbanización y saneamiento como eran los ubicados en los barrios de Puente de Vallecas y Pacífico.

2. La evolución del tranvía de vapor Madrid-Vallecas-Canteras hasta la creación del Metro de Madrid

La impopular “maquinilla” tenía como precedente más lejano el tranvía de vapor comprendido entre las localidades de Madrid y Arganda. Creado en 1878 y abierto a la explotación pública a comienzos del año siguiente¹⁶, fue aquel un medio de

¹⁴ Para el ámbito internacional: Anton ROSENTHAL: “The Arrival of the Electric Streetcar and the Conflict over Progress in Early Twentieth-Century Montevideo”, *Journal of Latin American Studies*, 27, 2 (1995), pp. 319-34; Ronn PINEO y James A. BAER, (eds.), *Cities of Hope: People, Protests, and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*, Boulder, Westview Press, 1998; Eric SCHATZBERG: “Culture and Technology in the City: Opposition to Mechanized Street Transportation in Late-Nineteenth-Century America”, en Michael THAD ALLEN y Gabrielle HECHT (eds.), *Technologies in Power*, Cambridge (Massachusetts), The MIT Press, 2001; Bernhard RIEGER, *Technology and the culture of modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005; Peter SOPPELSA, *The Fragility of Modernity. Infrastructure and Everyday Life in Paris, 1870-1914*, The University of Michigan, PhD Thesis, 2009; Tomás ERRÁURIZ y Guillermo GIUCCI: “The ambiguities of the progress. Cultural appropriation of electric trams in the Southern Cone, 1890-1950 (Chile, Argentina, Uruguay and Brazil)”, *ICON*, 22 (2016), pp. 55-77 y Alain FAURE: “The invasion of the barbarians, or the criminal tramway (Paris, 1872-1914)”, *Le Mouvement Social*, 266, 1 (2019), pp. 87-110.

¹⁵ Si bien no conviene olvidar que los expedientes judiciales tienden a reflejar situaciones excepcionales y no tanto singulares y que se presentaban muchas formas de mediación entre las autoridades y los ciudadanos antes de que estos acabaran en los tribunales, es importante significar el valor de esos documentos a la hora de rescatar aspectos poco conocidos de la cotidianidad de los sectores sociales subalternos, fragmentos de cultura popular y formas de comunicación articuladas “desde abajo” ante un acontecimiento social perturbador, siguiendo las interpretaciones de Farge. Véase: Arlette FARGE, *La atracción del archivo*, Valencia, Alfons El Magnánim, 1991, pp. 10 y ss.

¹⁶ *El Constitucional*, 18 de diciembre de 1877; *Gaceta Universal*, 20 de septiembre y 15 de noviembre de 1878 y *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 16 de junio de 1879. La concesión

transporte con el que se ambicionó responder a algunas de las principales necesidades que en ese momento tenía la industria madrileña¹⁷. En un recorrido que nunca llegaría hasta su destino original (Arganda) y que se vería ampliado con la creación de diferentes ramales, conectaba la capital (desde la calle de la Caridad, en el barrio de Pacífico) con Vallecas, en aras de facilitar un enlace directo entre este municipio y las canteras de yeso de sus proximidades¹⁸. El objetivo principal era garantizar un tráfico fluido y económico de esa materia prima hacia la gran ciudad, algo que se antojaba clave por la relevancia que su utilización tenía para el desarrollo de unas obras públicas cada vez más ineludibles. No en vano, con ellas se precisaba responder a las demandas residenciales provenientes del acusado crecimiento poblacional que la urbe manifestaba desde finales de la década de los sesenta, deudor de la expansión experimentada con la configuración de nuevos barrios en las zonas norte, este y sur, tras la aprobación del plan de Ensanche de Carlos María de Castro en 1860¹⁹.

Sin embargo, el establecimiento de un enlace entre Madrid y las canteras de yeso de Vallecas también encontraba su justificación en otros factores más específicos. En primer término, jugaban un rol crucial las ocho fábricas de yeso que a comienzos de la Restauración se presentaban en los contornos de la localidad colindante con la capital. Vallecas tenía, en ese contexto, poco más de tres mil habitantes y unas deficientes condiciones de habitabilidad. Sin embargo, ofrecía un estado “adelantado” en la disponibilidad de establecimientos industriales. Más allá de contar con una fábrica de loza, otra de ácido sulfúrico y una tercera de chocolate, era la producción del yeso lo que ocupaba a buena parte de sus moradores²⁰. Esa

definitiva para la creación del tranvía en: Luis H. CASTELLANOS y Carlos COLORADO, *Madrid, Villa y Puente...*, pp. 35-36 y Joan ALBERICH, *Los tranvías de vapor...*, pp. 165-167.

¹⁷ Sobre la industrialización madrileña, como proceso económico tardío y cargado de dificultades, se han realizado numerosos trabajos. Véanse: José María SANZ, *El industrialismo Madrid en el siglo del vapor*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1984 y José Luis GARCÍA DELGADO y Miguel CARRERA: “El crecimiento económico de Madrid en el marco de la industrialización española”, en José Luis GARCÍA DELGADO (dir.), *Estructura económica de Madrid*, Madrid, Civitas, 2003, pp. 20-48. Un estudio clásico sobre las características del sector secundario de ciudad y provincia en esta época en: Miguel CAPELLA, *La industria de Madrid. Ensayo histórico-crítico de la fabricación y artesanía madrileñas*, Madrid, Cámara Oficial de Comercio e Industria, 1962.

¹⁸ Joan ALBERICH, *Los tranvías de vapor...*, pp. 184-198.

¹⁹ Borja CARBALLO, Rubén PALLOL y Fernando VICENTE, *El Ensanche de Madrid. Historia de una capital*, Madrid, Editorial Complutense, 2008.

²⁰ *Semanario de las Familias*, 7 de abril de 1882, pp. 9-10. En cuanto a los estudios que refieren esta especialización, véanse: Luis CASTELLANOS y Carlos COLORADO, *Madrid, de Villa a Puente...*, pp. 30-39; Teresa ELORRIAGA: “Vallecas, de 1800 a 1950”..., pp. 267-276; Matilde FERNÁNDEZ: “Vallecas, identidades compartidas”..., pp. 39-45 y Manuel VALENZUELA: “De suburbio a ciudad”..., pp. 164-165.

riqueza industrial se mantendría vigente durante los siguientes decenios, si valoramos las apreciaciones de Iglesia Traverso en 1929²¹.

En segundo lugar, cumplían un papel relevante las cantidades de yeso que diariamente circulaban entre las canteras y Vallecas (150 toneladas de yeso blanco y 306 de yeso negro); entre las canteras y Madrid (200 toneladas de yeso de ambas clases) y entre las fábricas y la capital (500 cahíces de yeso ya producido)²². En lo que a las características de estos centros manufactureros concierne, resultarían ejemplificadores los datos correspondientes al que poseía el barón de Benifayó. Su fábrica ocupaba una extensión de 66.000 pies cuadrados y elaboraba anualmente 45.000 cahíces de yeso, con una fuerza de trabajo representada por cincuenta operarios y un número considerable de carros y mulas para conducir hasta sus instalaciones la piedra de la cantera²³.

En tercera y última instancia, importaban las dificultades que entonces se presentaban para efectuar el transporte de los materiales previamente señalados por medio de carros. No es inocente el hecho de que en esta misma coyuntura afloraran quejas redactadas en exposiciones por los vecinos más representativos de Vallecas para difundirlas a las autoridades y, más concretamente, al Ministerio de Fomento. En no pocas de esas denuncias se aludía al deplorable estado de determinados puntos de la carretera de Madrid a Vallecas para la circulación de carros y ganados, lo que obligaba a suspender el servicio en no pocas ocasiones²⁴. Las zonas más afectadas, definidas como impracticables por la presencia de baches, eran las comprendidas entre el Alto del Arenal y el Portazgo²⁵. Otros de los lamentos que entonces se hicieron habituales confluirían con consideraciones como las planteadas por Francisco Prieto, ingeniero, vecino de Vallecas y propietario de la fábrica de ácido sulfúrico ya referida:

Todos lamentamos que un pueblo donde la industria tiene representación tan digna (...), carezca por completo de medios de comunicación con un centro consumidor como Madrid; si es verdad que está enlazado por ferrocarril, tranvía y carretera, ni el ferrocarril tiene un muelle donde convenientemente se puedan depositar los diferentes productos, ni la carretera está nunca en buenas condiciones, a pesar de los muchos y reiterados ofrecimientos que los directores de obras públicas les

²¹ Federico IGLESIA TRAVERSO, *Guía descriptiva de Vallecas*, Madrid, Imprenta San Martín, 1929.

²² *Las Noticias de París*, 8 de enero de 1884, p. 2.

²³ *El Siglo*, 5 de diciembre de 1883, p. 3.

²⁴ *La Política*, 19 de mayo de 1880, p. 4 y *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 10 de agosto de 1880.

²⁵ *El Día*, 7 de octubre de 1885, p. 2.

han hecho de arreglarla, ni el tranvía tiene condiciones económicas para el transporte de productos industriales²⁶.

La definitiva conexión entre Madrid, Vallecas y las canteras de yeso de esta última localidad por el tranvía de vapor se produjo en 1888²⁷. Sin embargo, no tardaron en surgir desafíos significativos ya durante el mismo proceso de instalación del nuevo medio de transporte. Fue el vecindario de la calle Real (principal vía pública de Vallecas) el que intervino en un primer momento. Lo hizo para manifestar a las autoridades los perjuicios que irrogaban las infraestructuras que se estaban implementando. De lo que más amargamente se quejaban era del trazado del tranvía, que recorría la arteria en la que se desenvolvía su vida cotidiana a pesar de no contar la misma con la anchura necesaria para facilitar un tránsito cómodo con el que se pudieran evitarse todo tipo de “desgracias personales”. A ello se añadían otros dos elementos importantes, como eran la presencia en esa calle de una fuente pública que servía de abrevadero para el ganado de buena parte del pueblo y de diez fincas que, comprometidas por el paso del tranvía de vapor, quedarían abnegadas para las funciones residenciales presentadas hasta entonces²⁸.

Lo cierto es que la “maquinilla” dejaría, ya en sus primeros años de funcionamiento, muestras representativas de esas “desgracias personales” a las que se refirieron los vecinos de la calle Real de Vallecas. Una de las más relevantes fue la coincidente con lo ocurrido el 26 de septiembre de 1891, jornada en la que los ocho vagones del medio de transporte, a su regreso de las canteras de yeso repletos de obreros, descarrilaron y chocaron con un montón de piedras, sin que el maquinista pudiera evitar el accidente. El suceso sirvió para despertar unas primeras polémicas relacionadas, no tanto con la velocidad que alcanzaba el medio de transporte, sino con las difíciles maniobras que podían efectuarse por las enormes cargas de yeso arrastradas por sus vagones. De forma paralela, se resaltaron las carencias que la línea férrea verificaba en lo que concierne a las tareas de inspección facultativa por las que necesariamente tenía que pasar. Con todo, resultarían heridos de suma gravedad nueve viajeros y tres trabajadores de las mencionadas yesterías, falleciendo uno de ellos²⁹.

Partiendo de estos primeros sucesos (en gran medida equiparables a los que se generaron en otras ciudades internacionales durante el contexto coincidente con la

²⁶ *El Estandarte*, 14 de agosto de 1883, p. 3.

²⁷ *Gaceta Universal*, 15 de junio de 1888, p. 3.

²⁸ *La Fe*, 5 de abril de 1888, p. 2 y *La Época*, 18 de mayo de 1888, p. 3.

²⁹ *El Resumen*, 28 de septiembre de 1891, p. 3. Otros atropellos fueron referidos en: *El Ideal*, 3 de marzo y 3 de mayo de 1894; *Correo de Madrid*, 22 de septiembre de 1899, p. 3 y *El Correo*, 31 de enero de 1900.

introducción de los tranvías eléctricos)³⁰, las quejas sobre el funcionamiento de la “maquinilla” irían ganando protagonismo con los años. Fue en las columnas de *El Liberal*, tituladas “Paseos por Madrid”, y, sobre todo, en las páginas del semanario político independiente *La Voz de Vallecas* donde más nítidamente se denunció la irregularidad y el carácter caótico del tráfico tranviario que se desarrollaba hasta las canteras de yeso de Vallecas. Se consideraba que las salidas y las llegadas de los trenes no obedecían a más ley que a “la caprichosa voluntad del cobrador”. Se valoraba negativamente la ausencia de estaciones que pudieran servir de cobijo y albergue para los viajeros en caso de mal tiempo y los incrementos injustificados y desmesurados que se producían en las tarifas de los trayectos. Sin embargo, era el estado de la vía lo que generaba más controversias, por la inexistencia de grava, por encontrarse las traviesas al descubierto y los raíles a ocho centímetros sobre el nivel ordinario y por no hallarse vallas en las calles por donde cruzaba el medio de transporte. A todo ello se sumaban deficiencias tan significativas como la ausencia de guardabarreras en los pasos a nivel³¹. En suma, una infinidad de problemas que dieron pie a editoriales como el que sigue, redactado en las páginas de *La Voz de Vallecas* por Gregorio Callejo:

Cuando no se descompone a la salida, se descompone a la llegada; cuando no se pierde una pieza, se pierden dos, tres o más, o se desarma casi por completo en el camino; y esto repetido una y varias veces, llega, como es natural, en virtud de los muchos y hasta para algunos graves perjuicios que con estos infinitos y nunca terminados accidentes se proporcionan, a tener que elevar las quejas a que nos vemos obligados (...). Falta de cuidado, falta de vigilancia, de reconocimiento antes o después de prestar los servicios, mal atendida, forzada en muchísimas ocasiones en las marchas por la carencia absoluta de un centro, tanto en Madrid como punto de arranque, como en este pueblo, para dar las salidas a sus debidas horas, y otras mil y mil faltas que pudieran alegarse, son, han sido y serán, a nuestro humilde juicio, las causas más que suficientes para estos entorpecimientos y accidentes. Cual si los viajeros que de continuo la utilizan no fueran dignos de toda consideración y respeto, así parece quiere tratárseles³².

³⁰ W. SCHIVELBUSCH, *The Railway Journal. The industrialization of time and space in the 19th century*, Los Angeles, The University of California Press, 1977, pp. 124-149; Anton ROSENTHAL: “The Arrival of the Electric Streetcar”..., Peter SOPPELSA, *The Fragility of Modernity...* y Tomás ERRÁRURIZ y Guillermo GIUCCI: “The ambiguities of the progress”...

³¹ *El Liberal*, 2 de febrero de 1900, p. 2; *La Voz de Vallecas*, 20 de noviembre y 11 de diciembre de 1898 y 1 de enero, 15 de enero, 12 de febrero, 25 de junio, 20 de agosto y 22 de octubre de 1899.

³² *La Voz de Vallecas*, 2 de julio de 1899, p. 1.

Fueron tres los casos de atropellos que, acontecidos en Vallecas como consecuencia del paso de la “maquinilla”, habían contribuido a despertar esas voces de malestar reflejadas en *El Liberal* y *La Voz de Vallecas*. Dos de ellos habían tenido lugar con niños de muy corta edad, fracturándose el más reciente de ellos por completo la pierna derecha. Estos eran los retos cotidianos a los que tenía que enfrentarse el vecindario, especialmente en la zona que más población había ido acumulando a lo largo de los dos decenios precedentes. Nos referimos al espacio urbano de Puente de Vallecas y, más concretamente a Nueva Numancia, su principal barriada. En un contexto como el de principios del siglo XX, en el que Vallecas ya alcanzaba los diez mil habitantes, Nueva Numancia era el enclave que mayor crecimiento había atestiguado, por la proximidad que mostraba con respecto a los límites municipales de Madrid marcados por el popular e industrial barrio de Pacífico. En consecuencia, se había convertido en un emplazamiento caracterizado por un notable trasiego público, máxime si se valoraba la relevancia que su mercado de abastos había cobrado como principal centro de contratación comercial en ese enclave.

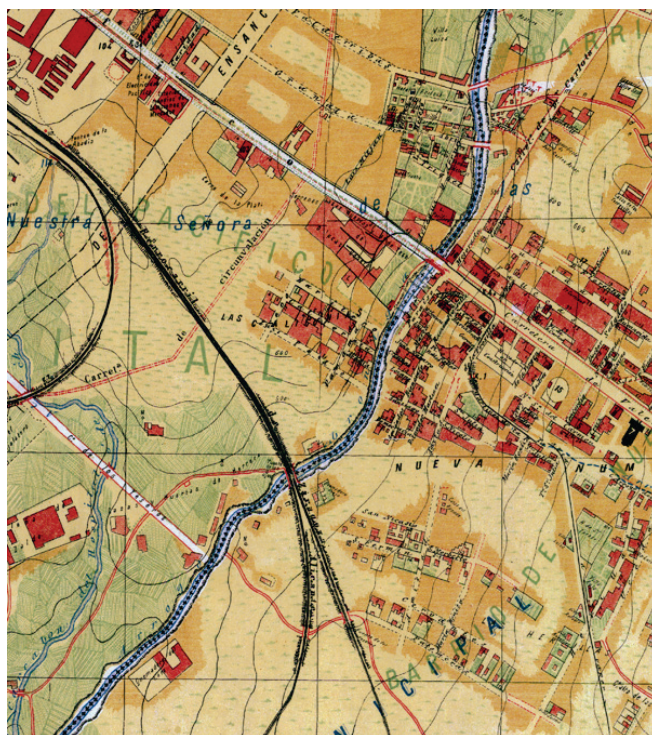


Figura 2. Confluencia de los límites municipales de Madrid y Vallecas entre el barrio de Pacífico y el área de Puente de Vallecas. Fuente: Plano de Madrid de Facundo Cañada (1900) y Plano Histórico de la Red de Tranvías de Madrid, 1871-2010 (Consortio Regional de Transportes de Madrid).

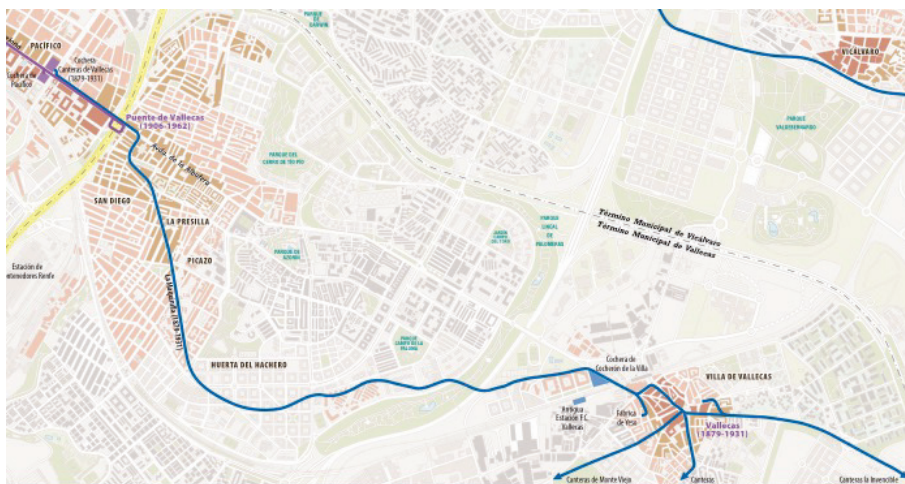


Figura 3. Recorrido del tranvía de vapor Madrid-Vallecas-Canteras sobre plano actual. Fuente: Plano de Madrid de Facundo Cañada (1900) y Plano Histórico de la Red de Tranvías de Madrid, 1871-2010 (Consortio Regional de Transportes de Madrid).

Los peligros que la “maquinilla” imponía a su paso motivaron la formación de comisiones de vecinos para dirigir peticiones al Gobierno Civil. Su objetivo era conseguir que la institución mediara con el Ministerio de Fomento para corregir una situación que se entendía como amenazante. La creciente intensidad de estas inquietudes, plasmadas en quejas y reivindicaciones, tenía su razón de ser en la manera en que el tranvía de vapor interfería con espacios donde la interacción social era cada vez más amplia y fluida³³.

A partir de comienzos del Novecientos, la evolución de la “maquinilla” distó de resultar exitosa. En las revistas especializadas en transportes férreos se habló de la manera en que arrastraba una vida lánguida y difícil, limitándose su tráfico a un escaso movimiento de viajeros y a un reducido transporte de yesos. Fue esto lo que provocó que la Compañía del Tranvía de Vapor de Madrid a Arganda terminara convocando una junta extraordinaria de accionistas en 1908, en aras de adoptar los oportunos acuerdos para proceder a la liquidación de la empresa y a la formalización de un nuevo contrato de cesión y traspaso de las vías, dependencias y materiales fijos y móviles que se hubieran desarrollado hasta entonces. Con ello se reflejaba la falta de “buen orden y administración” que se había presentado en un negocio que había distado de resultar beneficioso y para el que tampoco se esperaban grandes réditos en lo sucesivo³⁴.

³³ *El Liberal*, 2 de febrero de 1900, p. 2.

³⁴ *Los Transportes Férreos*, 8 de enero de 1908, p. 7.

Fue la Compañía Madrileña de Urbanización (C.M.U.) la que desde un primer momento expresó interés en la adquisición del tranvía de vapor. La decisión de la compra, efectuada en una cantidad de 250.000 pesetas, quedó amparada por la posibilidad de unir la línea de explotación entre Madrid y las canteras de Vallecas a las que ya tenía la empresa para el trayecto comprendido entre Ciudad Lineal y el municipio de Vicálvaro. En consecuencia, la entidad tuvo el propósito de amplificar sus operaciones ferroviarias, generando un tercer contacto de penetración con la capital española más allá de los previamente creados con el barrio de Cuatro Caminos (norte de Madrid) y la zona de Ventas del Espíritu Santo (noreste)³⁵. Sin embargo, la compañía también mostró, con esa maniobra, la evidente ambición de disponer de una materia como el yeso de forma rápida y económica en toda la longitud de las líneas, algo que se antojaba crucial para facilitar las construcciones a desarrollar en Ciudad Lineal, en Cuatro Caminos y en las localidades de Fuencarral y Colmenar Viejo³⁶.

De manera adicional, la C.M.U. no perdía de vista otro objetivo que ponía de relieve el descontento del vecindario de Vallecas con la empresa que corrió con la explotación del tranvía a vapor hasta su liquidación. Tal meta era la de favorecer los “intereses y las comunidades” de los habitantes de ese municipio, no sólo activando el tráfico del yeso o ampliando el servicio de viajeros a “mayor número de horas de servicio y mayor frecuencia de viajes”, sino también cuidando de manera pormenorizada una explotación de la línea que hasta ese momento había resultado descuidada³⁷. A nadie escapaba que el cumplimiento de esas premisas dependía de inversiones sumamente importantes en términos de acondicionamiento³⁸, expresadas al Ayuntamiento de Vallecas ya en 1908³⁹.

Los trabajos de acondicionamiento de la línea Madrid-Vallecas-Canteras evolucionaron de manera positiva en un primer momento. Al margen de cumplir

³⁵ En última instancia, cundió en la C.M.U. la pretensión de aprovechar la línea del tranvía de vapor ya existente como tramo del ferrocarril de circunvalación que sobre Madrid había proyectado en 1892. Véase: Joan ALBERICH, *Los tranvías de vapor*, pp. 175-176, junto a: Dolores BRANDIS y Rafael MAS: “La Ciudad Lineal y la práctica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización (1894-1931)”, *Ciudad y Territorio*, 3 (1981), pp. 41-76 y Armando LÓPEZ: “Una historia de éxito, decepción y aprendizaje: el tranvía de estaciones y mercados de Arturo Soria”, *Llull*, 44, 89 (2021), pp. 119-138. La descripción detallada de esa iniciativa en: Arturo SORIA, *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1892.

³⁶ *La Ciudad Lineal*, 10 de febrero de 1908, p. 13 y *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24 de febrero de 1908, p. 5.

³⁷ *La Ciudad Lineal*, 20 de marzo de 1908, pp. 686-689.

³⁸ *Los Transportes Férreos*, 8 de abril de 1908, p. 5659.

³⁹ Archivo de Villa de Madrid-Secretaría (AVM-S), Libro de Actas del Ayuntamiento de Vallecas (LAAV), sesiones ordinarias del 8 de abril y 6 de mayo de 1908.

con los pagos fijados en plazos para la compra de la línea, la C.M.U. efectuó tareas de pintura en el material móvil, reparando las locomotoras heredadas para facilitar una mejora del servicio de transporte de mercancías y viajeros y planificando la ampliación del recorrido⁴⁰. En lo que concierne al arreglo de la vía, se colocaron cerca de mil traviesas, se instaló un carril para el transporte de yeso hacia una de las fábricas del municipio y se colocó una placa giratoria y vías de salida en la parada del tranvía del barrio de Pacífico. Tampoco faltaron obras de construcción promocionadas en los marcos de la vía férrea en explotación, que incluyeron edificios destinados a la fabricación de yeso, cocherones para material móvil y una báscula moderna para pesar los vagones de yeso⁴¹.

Sin embargo, los problemas que la circulación del tranvía de vapor generaba al vecindario estuvieron lejos de desaparecer. Los atropellos fueron recurrentes en los años en los que el medio de transporte quedó explotado por la C.M.U., siendo sus víctimas más representativas los niños, los vendedores ambulantes y los conductores de carros. Paralelamente, los choques con los carros de transportes que se producían en la confluencia entre la carretera de Valencia (actual Avenida de la Albufera) y la calle de Josefina de la Presilla (Monte Igueldo) estuvieron a la orden del día y jugaron un papel relevante en el incremento de la animadversión popular hacia el tranvía de vapor. Las noticias que aludían a estos incidentes daban cumplido testigo de la manera en que los vecinos trataban de amotinarse en tales contextos, buscando la interrupción de la circulación del medio de transporte o el despliegue de la violencia sobre sus maquinistas y vagones⁴².

Era en estas actuaciones donde mejor se evidenciaban las controversias que la configuración de los transportes provocaba en determinados espacios. En su ingreso al Puente de Vallecas y en su discurrir por el primer tramo de esa zona, hasta la mencionada calle de Josefina de la Presilla, salían a relucir los principales perjuicios de la “maquinilla”, deudores de las incompatibilidades que se fueron creando entre el medio de transporte y un enclave cada vez más densificado, tanto en términos poblacionales como de vialidad. Por otro lado, el creciente impacto que el tranvía

⁴⁰ *La Ciudad Lineal*, 30 de octubre de 1909, p. 1684.

⁴¹ *La Ciudad Lineal*, 10 de marzo de 1910, p. 1867 y *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 24 de abril de 1910, pp. 182-184. Véanse igualmente las interpretaciones sobre estos aspectos de: Joan ALBERICH, *Los tranvías de vapor...*, pp. 175-177.

⁴² La “maquinilla” sería objeto de pedradas incluso en aquellos momentos en los que se desataron motines por cuestiones correlacionadas con el marco de la acción política municipal. Un ejemplo de ello se daría a finales de 1913, en una jornada en la que los vecindarios de Puente y Villa de Vallecas se enfrentaron por el nombramiento de un secretario municipal. Véase: AVM-S, LAAV, sesiones del 2 y 9 de diciembre de 1913. Otros sucesos similares, derivados de atropellos causados por la “maquinilla”, serían referidos en: *La Correspondencia de España*, 27 de agosto de 1911, p. 5; *El Debate*, 23 de mayo de 1912, p. 2; *La Correspondencia de España*, 17 de febrero de 1914, p. 4 y 30 de julio de 1917, p. 5.

de vapor tenía sobre la población infantil, los conductores de carros y los vendedores bien podía relacionarse con la manera en que en aquella época y en aquel emplazamiento se desenvolvían las formas tradicionales de vida cotidiana. Si en buena parte de las áreas urbanas de la capital se manifestaba el encapsulamiento residencial característico de otras grandes ciudades europeas desde mediados del siglo XIX⁴³, con el que se garantizaba una nítida distinción entre el entorno que se habitaba y el que se transitaba⁴⁴, no acontecía del mismo modo en entornos populares de creciente volumen poblacional, como eran algunas de las barriadas de Vallecas. Al igual que en las áreas suburbanas del norte y del sur de Madrid, las calles de ese municipio eran proclives para la socialización y la diversión de la población infantil y entornos de transacción que rebasaban el marco de la economía formal⁴⁵.

En adición, las quejas que el tránsito de la “maquinilla” generaba en el Puente de Vallecas venían determinadas por la caracterización que ese enclave tenía como uno de los principales puntos de entrada y salida de Madrid. De igual manera que ocurría con aquellas vías públicas que separaban la capital de un municipio colindante en el norte (la de Bravo Murillo, entre el barrio de Cuatro Caminos y la localidad de Tetuán de las Victorias), la carretera de Valencia se había ido convirtiendo en el principal eje articulador del denominado extrarradio en el área del sureste. En una coyuntura en la que comenzaba a vislumbrarse el proceso de configuración de una red urbana metropolitana, esa especialización funcional de la actual Avenida de la Albufera explicaba no sólo el constante trasiego de personas, motivado por factores laborales y residenciales, sino también de vehículos de tracción animal que portaban mercancías y que irremediablemente entraban en dinámicas de conflictividad con el tranvía de vapor. Se generaban, en consecuencia, disputas por los usos de la calle, articulándose en torno a los mismos discursos de derechos y costumbres no oficialmente reconocidos y de legitimidades que terminaban confrontándose⁴⁶.

Todos los aspectos previamente señalados contribuirían a explicar la oposición que con respecto al funcionamiento de la “maquinilla” cundió durante la etapa en que su explotación corrió a cargo de la C.M.U. Es cierto que la aceptación social del tranvía de vapor ya era cuestionable en los inicios de ese período, mas resulta

⁴³ Martin DAUNTON, *House and Home in the Victorian City*, Londres, Edward Arnold, 1983.

⁴⁴ Santiago DE MIGUEL, *Madrid, sinfonía de una metrópoli europea: 1860-1936*, Madrid, Catarata, 2015 y Luis DÍAZ, *Los barrios bajos de Madrid, 1880-1936*, Madrid, Catarata, 2016.

⁴⁵ Santiago DE MIGUEL y Carlos HERNÁNDEZ: “Las otras caras de la conflictividad urbana. Movilización vecinal y lucha por los transportes en el Madrid del primer tercio del siglo XX”, en Luis Enrique OTERO y David MARTÍNEZ (dir.), *Entre huelgas y motines: sociedad urbana y conflicto social en España, 1890-1936*, Granada, Comares, 2022, pp. 79-101.

⁴⁶ Carlos HERNÁNDEZ: “Cuerpos contra el metal”... y Carlos HERNÁNDEZ, *El desborde de la ciudad...*, pp. 181-183.

igualmente palpable que aquella se iría minando de manera progresiva, especialmente desde el momento en que las obras de acondicionamiento de la línea férrea dejaron de ofrecer una continuidad con el paso de los años. Esto cabría deducir de las noticias que sobre la evolución de la línea Madrid-Vallecas-Canteras difundía su propia empresa concesionaria, siendo un caso ejemplificador el que a continuación se expresa:

La estúpida odiosidad que algunos salvajes profesan a este instrumento de progreso y de cultura atribuyéndole culpas que no son suyas ha tenido eco en este pueblo. Nos han apedreado varios coches, han amenazado al personal, han interceptado la vía llenándola de piedras en una extensión de veinte metros (...). El delito que hemos cometido es el de procurar más que nadie la prosperidad y el engrandecimiento de Vallecas (...), el ser la Compañía el mayor terrateniente y el industrial que ha invertido más dinero en el pueblo; nuestro principal delito consiste en desear que la administración municipal sea celosa y honrada porque esto nos favorece y la inmoralidad del caciquismo nos perjudica⁴⁷.

Frente a una C.M.U. que se reconocía como benefactora del pueblo de Vallecas, ganaron visibilidad las reclamaciones vecinales. Especialmente destacables serían las provenientes de quienes, residentes en Vallecas, se veían obligados a desplazarse para trabajar en Madrid. En el llamamiento que hicieron a las autoridades en octubre de 1920, publicado en *La Libertad*, ya hablaban de la necesidad de prescindir del mal servicio que prestaba la C.M.U. y de los abusos que cometía en sus relaciones con la administración municipal y el vecindario⁴⁸.

3. La “odiosa maquinilla” como blanco de la creciente oposición vecinal durante la dictadura de Miguel Primo de Rivera (1923-1930)

El problema de la “maquinilla” llegaría a un inequívoco punto de inflexión en la década de los veinte. Una primera encrucijada en su compleja evolución se abriría el 4 de mayo de 1923, al inaugurarse la estación de Metro de Puente de Vallecas tras la prolongación desde la ubicada en Atocha⁴⁹. Las obras que se desarrollaron

⁴⁷ *La Ciudad Lineal*, 20 de diciembre de 1913, pp. 424-425.

⁴⁸ *La Libertad*, 29 de octubre de 1920, p. 8.

⁴⁹ *La Correspondencia de España*, 4 de agosto de 1920, p. 7 y *La Energía Eléctrica*, 25 de agosto de 1920, p. 10. Para profundizar en la configuración del ferrocarril metropolitano y sus primeros pasos, véanse: María Jesús MATILLA y Esperanza FRAX “El metro de Madrid”, *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 5 (2003), pp. 81-99; Aurora MOYA, *Metro de Madrid, 1919-2009: noventa años de historia*, Madrid, Metro de Madrid, 2009 y Santiago DE MIGUEL: “La batalla del Metropolitano. Protesta municipal y conflicto político en Madrid a finales de la Restauración”, *Historia Contemporánea*, 64 (2020), pp. 809-840.

hasta esa fecha motivaron una transformación fundamental en el funcionamiento del tranvía a vapor, al paralizarse desde entonces el servicio de viajeros que había venido cumplimentando.

Esa paralización no generaría grandes dilemas en términos de relaciones empresariales. De hecho, la entidad explotadora del ferrocarril subterráneo alcanzaría un acuerdo con la C.M.U. para que esta percibiera una indemnización calculada sobre el tiempo que durasen sus trabajos⁵⁰. Sin embargo, la situación fue distinta a nivel institucional. La supresión del servicio público de la “maquinilla” cobró una notable trascendencia para buena parte de un vecindario que se vio privado de un medio de locomoción que, pese a todos los percances que generaba, resultaba fundamental en el desarrollo de su vida cotidiana⁵¹.

El Ayuntamiento de Vallecas trató de limitar el tiempo de esa interrupción, sin conseguir que la C.M.U. se aviniera a cumplir con lo que había acordado en un primer momento, esto, la reapertura del servicio de viajeros en una fecha que no fuera más allá del 1 de enero de 1922. Tampoco tuvo éxito el gobierno municipal en las gestiones que realizó con el gobernador civil de la provincia de Madrid y la Dirección General de Obras Públicas, para forzar a una actuación rápida de la empresa explotadora. En tales circunstancias, el consistorio formó una comisión para adoptar decisiones que subsanaran esa carencia, apostando en un primer momento por el planteamiento de un servicio de tres omnibuses diarios entre Puente de Vallecas y Villa de Vallecas y, ya posteriormente, por la formalización de acuerdos con compañías privadas o particulares que favorecieran la circulación de carruajes entre esos dos puntos⁵².

De todo lo anterior se deduce el desencuentro que se fue tejiendo entre la C.M.U. y del Ayuntamiento de Vallecas, explicable desde la alusión a tres factores. En primer lugar, la negativa de la empresa a reanudar el servicio de viajeros podría considerarse como una represalia a la oposición frontal que el consistorio le había mostrado poco

⁵⁰ *La Ciudad Lineal*, 10 de enero de 1923, p. 11.

⁵¹ Los vecinos más afectados fueron los de la villa de Vallecas, que no contaban con otra forma de desplazarse a Madrid que la que venía determinada por el tranvía de vapor. Como señala Elorriaga, la única alternativa que se les presentaba para llegar a la capital era la del tren Madrid-Zaragoza, que tenía menor cobertura horaria y resultaba mucho más caro. Véase: Teresa ELORRIAGA: “Vallecas, de 1800 a 1950”, pp. 288-289. En cuanto a la población de Puente de Vallecas, disponían de una conexión del todo insuficiente con Madrid, verificada desde 1906 con tranvía eléctrico y comprendiendo únicamente la parte inicial de su entramado urbano, al desarrollarse su recorrido entre la calle de la Caridad (barrio de Pacífico) y la de Ramona de la Presilla (Vallecas). En: *Tranvía de Estaciones y Mercados, Real Orden de la Dirección de Obras Públicas de 20 de mayo de 1906 otorgando a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados la concesión de un tranvía eléctrico, desde la calle de la Caridad (Pacífico) a la de Ramona de la Presilla (Puente de Vallecas)*, Madrid, Imprenta Municipal, 1906.

⁵² AVM-S, LAAV, sesiones ordinarias del 29 de marzo y 9 de abril de 1922.

antes, en relación con la solicitud de un incremento en las tarifas de los viajes. Desde la alcaldía y las concejalías del municipio, se desestimó tajantemente tal petición. Se consideraba que lesionaba los intereses vecinales y que era injustificada, valorando el empeoramiento que durante los años previos había mostrado el servicio y las deficiencias que ofrecían los materiales móviles utilizados por la empresa explotadora del transporte⁵³.

La postura reticente que la C.M.U. mostró para reanudar el servicio de viajeros de la “maquinilla” también se concibió como una actitud que atendía a motivaciones ideológicas y a intereses políticos. Fue el diario *El Socialista* el que defendería esta hipótesis con mayor vehemencia, teniendo en cuenta que la pretensión de Arturo Soria y Hernández (hijo de Arturo Soria y Mata) era dominar el distrito electoral de Alcalá de Henares y que Vallecas constituía, dentro del anterior, la localidad que más se resistía a seguir la política caciquil que querían establecer los principales accionistas de la C.M.U. Estas aseveraciones se efectuaban desde la comprensión del dominio político que la empresa tenía sobre zonas como Ciudad Lineal, Canillas y Canillejas. Las dificultades para abordar tal empresa serían las que habrían conducido a tomar la decisión de imponer un castigo sobre el municipio que se había mostrado más reacto al sometimiento electoral⁵⁴.

Ya finalmente, las relaciones entre la C.M.U. y el Ayuntamiento de Vallecas quedaron condicionadas por las tareas de urbanización que desde el poder local se patrocinaron en parte de sus terrenos. La ambición de responder a las necesidades de acondicionamiento y saneamiento de la localidad llevó al consistorio a plantear obras públicas de explanación, empedrado y pavimentación en calles como la de Ramona de la Presilla. Siendo esta una arteria de primer orden por la que había circulado el tranvía de vapor de manera tradicional, lo que el consistorio buscaba, de parte de la C.M.U., era una postura de colaboración, consistente en modificar la rasante de su vía para facilitar el desarrollo de los trabajos⁵⁵. Sin embargo, tal actitud no llegaría a contemplarse. A juicio de la empresa, el problema venía determinado por el hecho de que el gobierno municipal no había alcanzado acuerdos previos con sus representantes para emprender tales operaciones de urbanización, incumplándose con ello lo dictaminado en la Ley de Policía de Ferrocarriles. En consecuencia, la C.M.U. emitió una protesta legal al gobernador civil de la provincia de Madrid que serviría para dejar en suspenso las obras públicas iniciadas por las autoridades locales. De manera paralela, el desentendimiento entre la empresa explotadora de la “maquinilla” y el Ayuntamiento de Vallecas provocó la reacción

⁵³ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 14 de octubre de 1921.

⁵⁴ *El Socialista*, 24 de noviembre de 1923, p. 2.

⁵⁵ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 4 de agosto de 1922. La invocación de la necesidad de esas obras por parte del Ayuntamiento de Vallecas puede seguirse en: AVM-S, LAAV, sesiones ordinarias del 4 y 25 de abril de 1919 y 14 de enero, 13 de mayo y 31 de agosto de 1921.

de algunas de las figuras más insignes del municipio, destacando las consideraciones que Iglesia Traverso presentaría en *La Opinión*:

Señores concejales actuales, en vuestra mano está la resolución de este asunto; poneos en comunicación con la empresa concesionaria y procurar, sin pérdida de los derechos de cada cual y mirando sólo los intereses del pueblo, de orillar con buena fe los obstáculos que se opongan, tanto a la terminación de las referidas obras, cuando a la circulación del tranvía. Para esto, tener en cuenta que, si la superioridad concede la razón a la Empresa, costará al Municipio unos miles de pesetas este asunto; caso contrario, sólo conseguiremos enemistad y malquerencia de dicha Compañía. Es, pues, de urgente necesidad, el venir a un acuerdo amistoso en bien de todos; y si, lo que no creo, pues juzgo a la empresa animada de los mejores deseos, encontráis oposición sistemática o fuera de razón, no tengáis inconveniente en defenderla por todos los medios que estén a vuestro alcance dentro de las leyes⁵⁶.

Precisamente fue Iglesia Traverso quien más incisivo se mostró en las sesiones plenarias del consistorio para conseguir la reanudación del transporte de viajeros de la “maquinilla”. Del Ayuntamiento de Vallecas solicitaba el ejercicio de una acción popular confluyente con el interés general del vecindario, entrándose en contacto con todas las autoridades necesarias a fin de que la C.M.U. se viera obligada a reponer el servicio. Si se superaba el tiempo reglamentario para proceder a ello, quedaría legitimada la denuncia de la concesión de la línea ferroviaria y su posterior anulación⁵⁷. En similares términos se expresaron los concejales del consistorio, si bien estos últimos fueron más allá entendiendo que la ocasión podía resultar propicia para reemplazar el tranvía a vapor por un servicio de tranvía eléctrico que desde Puente de Vallecas a Villa de Vallecas se desarrollara de una forma más cómoda, segura y rápida para la población⁵⁸.

En verdad, cabría decir que quejas y reivindicaciones como las referidas no podrían entenderse si no se tiene en cuenta que la apertura del Metro en Puente de Vallecas no resultó tan beneficiosa como se esperaba en un primer momento. Por un lado, su inauguración resultó únicamente favorable para un sector específico del vecindario del municipio en el que se enclavaba la parada, que no era otro que el que residía en las vías públicas situadas en sus proximidades. En este sentido, el nuevo medio de transporte no sirvió para solventar todos los problemas que ofrecían las comunicaciones entre otros muchos habitantes de la mencionada localidad y los barrios pertenecientes a Madrid. En una coyuntura en la que habían ido creciendo

⁵⁶ *La Opinión*, 21 de octubre de 1923, p. 4 y *El Sol*, 9 de enero de 1924, p. 6.

⁵⁷ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 23 de noviembre de 1923.

⁵⁸ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 4 de enero de 1923.

los traslados residenciales hacia ese enclave limítrofe y los desplazamientos hacia la capital desde sus áreas colindantes⁵⁹, se dificultó notablemente la conexión entre los barrios del municipio de Vallecas⁶⁰.

Por otra parte, la apertura del Metro en Puente de Vallecas no vino acompañada de la implementación de tarifas provechosas para una población que mayoritariamente se caracterizaba por su adscripción a la clase obrera y por un exiguo poder adquisitivo. Las comisiones vecinales que en esa barriada se habían consagrado ya durante el contexto anterior a la Primera Guerra Mundial para lograr la fijación del precio del tranvía en quince céntimos (en lugar de los veinticinco que se pagaban) guardaban la esperanza de que la empresa explotadora del nuevo medio de transporte subterráneo pudiera reconocer sus necesidades cotidianas⁶¹. No fue así, en la medida en que el coste del trayecto en Metro no se vería unificado en el curso de su primera línea. De este modo, los viajeros que subían en la estación de Puente de Vallecas debían pagar entre veinticinco y treinta y cinco céntimos para trasladarse a las estaciones de Puerta del Sol y Gran Vía, respectivamente. Se generaba, en consecuencia, una enorme brecha con respecto a quienes iniciaban el recorrido en la cabecera opuesta, situada en la Glorieta de Cuatro Caminos. Para este segundo caso, el traslado al centro urbano suponía un gasto de quince céntimos. Por todo ello, se justificaba en la prensa la categorización del barrio de Puente de Vallecas como “eterna cenicienta” en las cuestiones de interés público⁶².

⁵⁹ Santiago DE MIGUEL: “¿De ciudad fluctuante a ciudad estable? Transformaciones y continuidades en los comportamientos residenciales en Madrid durante el primer tercio del siglo XX”, en VV.AA., *As Cidades na História: Sociedade*, vol. III, Guimaraes, Câmara Municipal de Guimaraes, 2019, pp. 553-582.

⁶⁰ En la reciente biografía revisada que Castor Bóveda realizó sobre Amós Acero, se significa que la existencia del Metro favorecía no tanto la accesibilidad de los obreros, sino más bien “el desplazamiento de capitalinos que empezaban a ver el Puente de Vallecas como un lugar donde pasar una tarde, pasear y recorrer sus calles incipientemente comerciales”. Véase: Castor BÓVEDA, *Amós Acero. Una vida por Vallecas*, Madrid, Vallecas Todo Cultura, 2025, pp. 76-77.

⁶¹ Comisión Gestora de Agregación a Madrid y rebaja de tarifas de tranvías del Puente de Vallecas, *Al pueblo de Madrid (25 de marzo de 1915)*, Madrid, Antonio G. Izquierdo, 1915.

⁶² *El Socialista*, 19 de mayo de 1923, p. 3 y 21 de junio de 1923, p. 2. El problema de las tarifas del Metro y las protestas a las que dio lugar también es referido por: Luis CASTELLANOS y Carlos COLORADO, *Madrid, de Villa a Puente...*, pp. 101-102 y Teresa ELORRIAGA: “Vallecas, de 1800 a 1950”..., pp. 292-293.

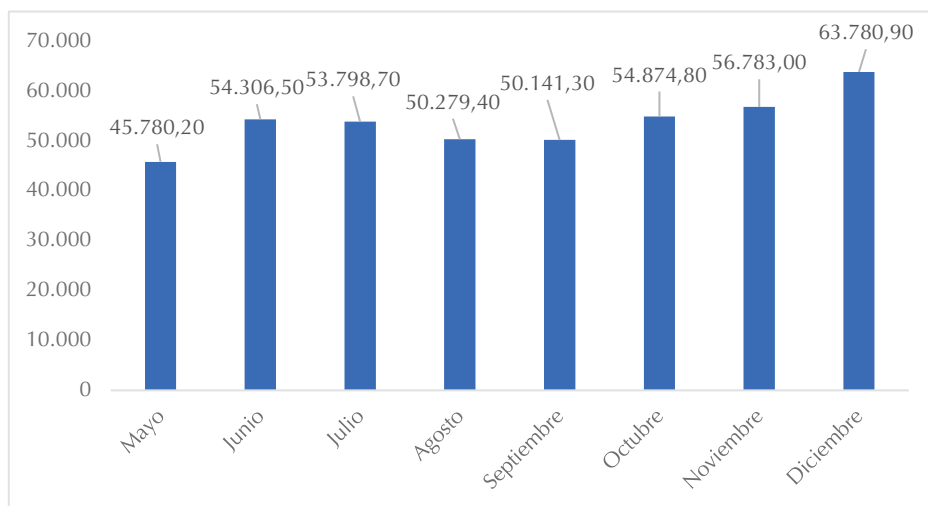


Figura 4. Evolución de los ingresos de la estación de Metro de Puente de Vallecas entre los meses de mayo y diciembre de 1923. Fuente: METRO DE MADRID, *Memoria que el Consejo de Administración presenta a la Junta General de Accionistas del día 11 de marzo de 1924: Ejercicio 1923*, Madrid, 1924.

Sea como fuere, no debe obviarse el hecho de que la C.M.U. aprovecharía la coyuntura de interrupción en el servicio de viajeros para suspender las obras de acondicionamiento que hasta entonces había realizado en esa línea, intensificándose así el grado de abandono del material de la “maquinilla”. De esta manera, el citado medio de transporte no tardaría en convertirse en uno de los principales problemas a solventar para el gobierno municipal de Vallecas, equiparable a los representados por las carencias de servicios e infraestructuras entendidos como inaplazables para una población cada vez más numerosa⁶³.

En el anterior sentido, no cabría pasar por alto el crecimiento demográfico que se verificaría en Vallecas en la década de los años veinte, que resultaría imparable transitándose de 28.420 a 51.767 habitantes. Al calor de esa sobresaliente evolución poblacional, emergieron todo tipo de proyectos comprometidos con la “ineludible obligación” de ir dotando a la localidad de todos aquellos servicios e infraestructuras

⁶³ Francisca JUÁREZ, *Vallecas, de arrabal a ciudad...*, Teresa ELORRIAGA: “Vallecas, de 1800 a 1950”... y Santiago DE MIGUEL: “Hacia la gran ciudad del mañana: debates en torno a las relaciones intercomunales entre Madrid y sus municipios limítrofes en el primer tercio del siglo XX”, *Ciudad y Territorio*, 210 (2021), pp. 923-944.

útiles para darle el aspecto de una “ciudad urbanizada”⁶⁴. Fue todo ello lo que llevó a plantear la creación de un matadero, de un nuevo mercado de abastos y de grupos escolares; sin olvidar todo lo que se relacionaba con la instalación de alumbrado público, la dotación de arbolado para los paseos, el abastecimiento de aguas potables y la apertura de tramos de alcantarillado que limitaran los miles de pozos negros existentes en la localidad. Las obras de pavimentación también tendrían un papel fundamental en este pretendido escenario de progreso y a ellas se ambicionaría dedicar buena parte del empréstito que el consistorio fijaría con el Banco de Crédito Local de España a finales de 1927. Se trataba de una ayuda económica que, ascendente a una cifra cercana a las 1.750.000 pesetas, debía servir para abordar una amplia gama de trabajos que ya no podían ser acometidos de manera lenta y parsimoniosa, partiendo de los recursos económicos convencionales establecidos en el marco de los presupuestos ordinarios⁶⁵.

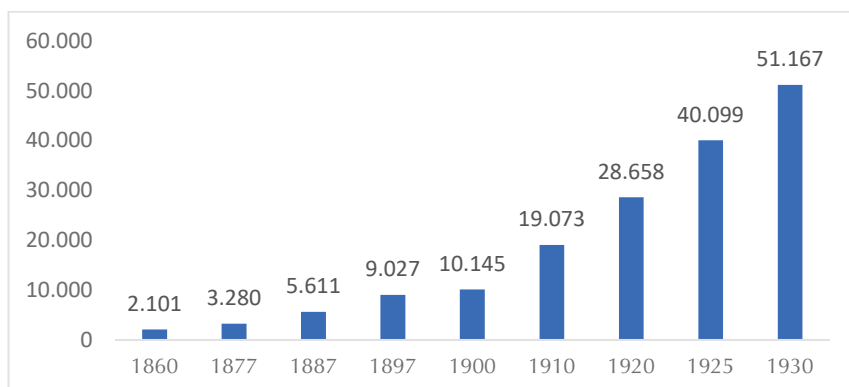


Figura 5. Evolución de la población del municipio de Vallecas (1860-1930).

Fuente: INE y Ayuntamiento de Vallecas, *Memoria de la Secretaría*. 1932, Madrid, Gráficas Madrileñas, 1934, pp. 20-21.

⁶⁴ Se reproducen palabras textuales de las pronunciadas por los concejales del municipio, rescatadas de: AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 10 de febrero de 1928. En similares términos se expresaría Iglesia Traverso años atrás en *La Opinión*, invocando la necesidad de lograr para Vallecas una administración que gestionara de manera eficiente los presupuestos municipales y hacer del municipio un “lugar ameno, grato, digno de recibir en su cordial hospitalidad a las personas que, fatigadas del trajín y ambiente de la ciudad, quieran esparcir su espíritu por los alrededores de Madrid”. Véase: *La Opinión*, 8 de septiembre de 1923, p. 4; 9 de septiembre de 1923, p. 3; 19 de septiembre de 1923, p. 6 y 21 de octubre de 1923, p. 4.

⁶⁵ AVM-S, LAAV, sesiones extraordinarias del 17 de marzo y 20 de abril de 1927. Para una revisión en profundidad del plan de obras relacionado con el empréstito, véanse: AVM-S, LAAV, sesiones extraordinarias del 18 y 21 de junio de 1926 y 17 de marzo y 20 de abril de 1927.

A la vista de una coyuntura en la que cada vez se sentía como más inexorable la transformación del municipio de Vallecas, no resultaría casual que se amplificara la oposición institucional con respecto a la “maquinilla”. Uno de los factores que más poderosamente contribuirían a su negativa categorización tendría que ver con el hecho de que ese medio de locomoción distaba mucho de representar un acicate para la urbanización de la localidad. Su dedicación exclusiva al transporte de yeso de las canteras de Vallecas sirvió para alimentar las censuras que despertaba su continuidad, legitimadas por aspectos relacionados con los problemas de estética y ornato que generaba sobre el municipio, las molestias cotidianas que ocasionaban sus vagones y la forma en que había dejado de jugar un papel relevante en términos de utilidad pública⁶⁶. Todo ello quedaría ejemplificado en la siguiente carta de protesta, publicada en *El Socialista* y redactada por Antonio Masiá, figura que se caracterizó por asumir un rol crucial en la representación de los intereses vecinales de Vallecas:

Sería conveniente que la primera autoridad, que está tan bien relacionada, emplease su valiosa influencia para que la maquinilla de Vallecas deje de ser la pesadilla de los vecinos de esta parte del Puente de Vallecas, porque existen varios kilómetros de recorrido completamente poblados y es imposible poder tener a los niños encerrados, siendo un peligro constante el funcionamiento de este inútil ferrocarril, que se dedica exclusivamente al transporte de yeso en vagones descubiertos; siendo esto causa de que el día que hace un poco de aire ciego a cuantos se ven obligados a transitar por las calles en que circula. Parece increíble que a este inútil convoy se le deje entrar en Madrid por una de las calles de más tránsito, por ser carretera; con sus destemplados pitidos ha sido causa de que algunas caballerías de los carros se espanten, con grave peligro para los peatones, obligados a subir a Madrid a pie por lo elevado de las tarifas del Metro. Dése (sic) una vueltecita por el final de la calle del Pacífico alguna autoridad, y verá que después de haberse gastado bastantes pesetas el Ayuntamiento de Madrid en el arreglo de dicha calle, el trozo ocupado por las vías de esta maquinilla está pidiendo a gritos que lo levanten, por ser vergonzoso el estado en que se encuentra, y al mismo tiempo prohibir que la descarga de yeso y el ensaque se hagan en plena vía pública, con grave peligro para los vecinos de las últimas casas y de cuantos ciudadanos se ven obligados a pasar por allí de ocho a diez de la mañana⁶⁷.

La evolución de la “maquinilla” había pasado a ofrecer un carácter nítidamente desacompañado con el desarrollo de determinados espacios urbanos de Vallecas.

⁶⁶ *El Socialista*, 11 de marzo de 1928, p. 2.

⁶⁷ *El Socialista*, 9 de marzo de 1927, p. 2.

Quienes la condenaron comprendieron que la circulación del antiguo tranvía de vapor no tenía razón de ser, al atravesar calles “pobladísimas” y cada vez más nutridas de puestos al aire libre y al generar grandes obstáculos insalvables para el necesario ensanchamiento de algunas de las principales vías públicas de la época, entre las que destacaba la de Josefina de la Presilla⁶⁸. En el marco de unas crecientes exigencias relacionadas con la higiene, la cultura y el ornato de sus barrios, el vecindario comenzó a entender que su bienestar general dependía del inmediato arreglo y la desaparición de los terraplenes que habían quedado en sus calles. Estos trabajos se categorizaban como decisivos no sólo en términos de utilidad pública, sino también de prevención, pues servirían para imponer lenitivos sobre los accidentes que regularmente se producían, sobre todo en lo que concierne a la población infantil⁶⁹.

No es, en consecuencia, casual que en un momento determinado comenzaran a proyectarse voces institucionales exigiendo la inmediata desaparición de la “maquinilla”. Esas voces quedarían incluso reproducidas en los turnos de ruegos y preguntas que cerraban las sesiones de la Comisión Municipal Permanente del Ayuntamiento de Madrid. Fue Daniel Mas, párroco del Asilo de Ciegos emplazado en la barriada de Pacífico, quien intervino para solicitar la supresión del medio de transporte. Para justificarlo, aludía a la manera en que el tranvía de vapor circulaba por una zona cada vez más poblada y edificada, convirtiéndose en un constante peligro para la “seguridad de las personas” y la “sanidad de los edificios”. Por la zona que recorría la línea se había incrementado la circulación forzosa “de centenares de obreros, mujeres y niños”, aumentándose con ello las “desgracias personales” registradas. A ello se debían sumar las inconveniencias residenciales que generaba la locomotora con el humo que desprendía a su paso, penetrando por las puertas y ventanas de los edificios de vecindad⁷⁰.

A la vista de estas circunstancias, Daniel Mas juzgaba como legítima una acción institucional consistente en la rescisión de la concesión de la línea de la “maquinilla”. Pensaba en la posibilidad de que la C.M.U. viera forzosamente expropiadas sus vías y materiales de circulación por causa de utilidad pública. Una política como la señalada bien podía articularse si se valoraba en su justa medida una de las cláusulas que habían vehiculado la citada concesión del tranvía de vapor. En ella, se decía que esta última podía considerarse como “caducada” desde el

⁶⁸ *La Libertad*, 11 y 24 de agosto de 1927. Las referencias al embotellamiento que se presentaba en esta calle por la presencia del talud de la línea del tranvía de vapor, fueron numerosísimas en los plenos del Ayuntamiento de Vallecas. Ejemplos de ello en: AVM-S, LAAV, sesiones ordinarias del 7 de septiembre de 1927 y 1 de junio de 1929.

⁶⁹ *La Libertad*, 6 de agosto de 1927, p. 5 y 30 de septiembre de 1927, p. 5.

⁷⁰ AVM-S, LAAM, sesión ordinaria del 3 de agosto de 1927.

momento en que el servicio de viajeros quedara paralizado sin un motivo concreto durante un tiempo superior a los seis meses⁷¹.

Las consideraciones de Iglesia Traverso también avanzaron hacia la demanda de la supresión de la “maquinilla”, conforme transcurrieron los años y se patentizó la inacción de la C.M.U. En consonancia con lo expresado por Mas, apelaba al Ayuntamiento de Vallecas para que denunciara oficialmente la concesión de esa línea, teniéndose en cuenta para ello no sólo el hecho de que no se estuviera cumpliendo con los fines de utilidad pública que había tenido en otros tiempos o que se estuviera sirviendo a unos objetivos relacionados con los propietarios de las fábricas de yeso. En adición, Iglesia Traverso robustecía los argumentos de su impetración sobre la base de cuanto se indicaba en una serie de textos legales relacionados con la explotación del medio de transporte⁷².

En primer término, la negativa de la C.M.U. a emprender obras de acondicionamiento en la línea que explotaba era una actitud que chocaba con lo estipulado en el artículo 5 del pliego de condiciones firmado para la concesión. En él, se expresaba que la empresa concesionaria quedaba obligada a ejecutar todos aquellos trabajos que fueran necesarios para que la carretera y las travesías no sufrieran desperfectos ni entorpecimientos con el establecimiento del tranvía. La manera en que se infringía este punto resultaba notoria a poco que se observara el trayecto que ocupaban las vías de la “maquinilla” en sus cruces con la calle de Ramona de la Presilla y con la carretera que conducía a Villa de Vallecas, manifestándose en ambos puntos obstáculos para el tránsito público y ejemplos inequívocos de la mala conservación de la línea.

Iglesia Traverso también justificaba su petición por entender que la C.M.U. incumplía el artículo 12 del pliego de condiciones. En él se dictaminaba que el material mínimo móvil del que debía disponer la empresa era de “cinco locomotoras, seis coches cerrados para viajeros, seis ídem abiertos, dos ídem de viajeros y mercancías, ocho vagones abiertos, cuatro ídem cerrados y diez vagonetas”. Las visitas que el periodista había realizado al depósito de materiales móviles de la compañía evidenciaban el nulo respeto de esos parámetros.

Un tercer y último artículo que se pasaba por alto dentro del pliego de condiciones de la explotación era el que obligaba al concesionario a tener asegurada la circulación de la línea en todo momento, salvo en aquellos casos que estuvieran “debidamente justificados”. Si la circulación quedaba interrumpida por causas imputables a la empresa, el Gobierno podría adoptar los medios conducentes a restablecerla a su costa, prolongables hasta que la compañía acreditara, dentro de un plazo de seis meses, que contaba con los medios apropiados para encargarse

⁷¹ AVM-S, LAAM, sesión ordinaria del 3 de agosto de 1927.

⁷² *La Libertad*, 11 de agosto de 1927, p. 4.

nuevamente de la explotación. En el caso de que esto no sucediera, quedaría legitimada la caducidad de la concesión⁷³.

Todo lo anteriormente señalado iría alimentando una animadversión popular hacia la “maquinilla” que transitaría a un punto de no retorno poco antes de la Segunda República. La animosidad vecinal seguía explicándose por los accidentes que provocaba el tranvía de vapor y los peligros que dejaba a su paso. Sin embargo, el desafío adquiriría matices de mayor trascendencia desde el momento en que comenzó a experimentar un proceso de politización popular. En este escenario, jugarían un papel muy relevante las comisiones de vecinos y de industriales y comerciantes empadronados en las barriadas de Pacífico y Puente de Vallecas, que no dudaron en movilizarse, remitir instancias a la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, publicar cartas en prensa aludiendo a las dificultades que manifestaban en términos de tránsito público y concertar visitas y encuentros con el ministro de Fomento, solicitándose la intervención gubernamental para declarar como activado el expediente de caducidad de la concesión del tranvía a vapor sobre la base de los argumentos que había significado Iglesia Traverso⁷⁴. En adición, estos sectores sociales se sentían menospreciados con respecto a los pobladores de otras zonas más acomodadas, entendiendo, por ejemplo, que los edificios que la C.M.U. tenía para el almacenamiento de yeso jugaban un rol perjudicial sobre la salud pública y que su presencia era impensable en los espacios más céntricos de la capital⁷⁵.

En última instancia, fue el Gobierno Civil el que actuaría en consecuencia con la cuestión de la “maquinilla”. Publicó en el *Boletín Oficial de la Provincia de Madrid* un anuncio señalando la apertura de una información pública sobre la caducidad de la concesión del tranvía Madrid-Vallecas-Canteras, propuesta por la Tercera División de Ferrocarriles. Con ello, se iniciaría un plazo de treinta días para que todos aquellos que se considerasen interesados en el asunto pudieran presentar los escritos y reclamaciones que se estimaran oportunos en pos de la caducidad de la línea. El Ayuntamiento de Vallecas sometería entonces a debate la necesidad de pronunciarse

⁷³ *La Libertad*, 18 de agosto de 1927, p. 4.

⁷⁴ *El Socialista*, 9 de marzo de 1927, p. 2; *El Imparcial*, 29 de marzo de 1927, p. 4; *La Libertad*, 16 de septiembre de 1927, p. 2 y 27 de noviembre de 1929, p. 3 y *La Voz*, 22 de septiembre de 1927, p. 3; 24 de diciembre de 1927, p. 3 y 23 y 24 de noviembre de 1929, p. 4.

⁷⁵ Este tipo de aseveraciones, remarcando las injustas brechas existentes entre un centro bien atendido y unos suburbios periféricos abandonados, fueron habituales en los discursos de las comisiones vecinales que se articularon en el norte y noreste de la ciudad, como se refleja en las investigaciones de: Carlos HERNÁNDEZ, *El desborde de la ciudad liberal*, pp. 105-144 y Charlotte VORMS, *Bâtisseurs de banlieue à Madrid. Le quartier de la Prosperidad (1860-1936)*, Paris, Créaphis, 2012. Estas contraposiciones entre las atenciones que recibían los espacios urbanos en función de su ubicación también resultan exploradas en: Christina JIMÉNEZ, *Making an Urban Public: Popular Claims to the City in Mexico, 1879-1932*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2019.

oficialmente sobre tal cuestión. Con el objetivo de hacerse “eco del sentir general”, fueron quince los concejales que votaron a favor, sobre un total de veintiuno⁷⁶. En idéntico sentido se procedería en el Ayuntamiento de Madrid. Sus ediles también acordaron concurrir a la información pública, en aras de declarar la caducidad de la línea férrea, ahondando para ello en las razones favorables expuestas por la Dirección de Vías Públicas y en las molestias y entorpecimientos que para el vecindario del barrio de Pacífico ocasionaba la circulación del tranvía de vapor⁷⁷.

Con todo, el expediente de caducidad de la concesión de la “maquinilla”, incoado ya en la etapa a la que nos referimos, no se llegaría a activar. Los directivos de la C.M.U. se resistieron en todo momento a aceptar una prescripción del servicio que no viniera acompañada de la obtención de una indemnización económica. La que buscaron en un primer momento ascendía a medio millón de pesetas, quedando en última instancia propuesta en el propio Ayuntamiento de Vallecas y viéndose rechazada mediante votación por la mayoría de los concejales. No tardaría en hacerse otra intentona, rebajándose la cifra de la compensación solicitada por la empresa concesionaria del tranvía de vapor a 300.000 pesetas. De nuevo, resultaría una tentativa infructuosa⁷⁸.

El rechazo de esas dos propuestas de indemnización no era difícil de comprender. En última instancia, los representantes edilicios de Vallecas no querían transigir con una solución que amenazaba con privarles de recursos económicos fundamentales para favorecer el progreso del Municipio y para sacar adelante todas las reformas que se planteaban articular conforme al plan de obras sostenido por el empréstito del Banco de Crédito Local, en materia de enseñanza, higiene, saneamiento y urbanización. Mas en adición se consideraba que el gobierno municipal no debía ceder ni un ápice ante las pretensiones de la C.M.U., entendiéndose que cualquier compensación económica obtenida por esta empresa resultaría ilegítima. De hecho, la única solución que para el Municipio se planteaba como aceptable, más allá de la que tenía que ver con la definitiva supresión de la “maquinilla”, era la que conectaba con la transformación radical del trazado de su línea, haciéndola discurrir por las afueras del poblado. Aunque en algunos momentos se desarrollaron negociaciones con respecto a este punto concreto, no saldrían adelante siquiera en su parte más tangencial, correlacionada con la eliminación del tráfico del tranvía de vapor por las áreas más densificadas de Puente de Vallecas⁷⁹.

⁷⁶ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 30 de julio de 1928.

⁷⁷ AVM-S, LAAM, sesión ordinaria del 22 de agosto de 1928.

⁷⁸ La referencia a las dos indemnizaciones solicitadas por la C.M.U. y rechazadas por el gobierno municipal de Vallecas durante la dictadura de Primo de Rivera en: *La Libertad*, 12 de julio de 1931.

⁷⁹ *La Libertad*, 30 de septiembre de 1927, p. 5.

4. La ley del pueblo en una nueva coyuntura política

El 8 de abril de 1931 se publicó un manifiesto que la Agrupación Socialista de Puente de Vallecas y su organismo de juventudes redactaron para la campaña de las decisivas elecciones municipales que habrían de celebrarse cuatro días después. En él se apreciaban dos tendencias discursivas. Con la primera se denunciaba el caciquismo que hasta entonces había imperado en la gestión del municipio al que pertenecía la barriada. Era lo que se deducía del planteamiento de la necesidad de “barrer” de la administración local a “toda la carroña” que hasta entonces había “malbaratado nuestro erario municipal”. Con la segunda, se expresaban desafíos no afrontados por los consistorios que hasta ese momento habían representado las necesidades e intereses cotidianos del vecindario. Estas últimas se vinculaban con carencias muy significativas en el abastecimiento de aguas, en la red de un tendido eléctrico que generaba el “peligro gravísimo y constante de una catástrofe, con los postes podridos en su base y desnudos y desprendidos los hilos de conducción” o con el saneamiento general, mas sin olvidar, en ningún caso, los perjuicios que ocasionaba la “incommovible maquinilla de la muerte”⁸⁰.

El resultado de esas elecciones municipales y el advenimiento de la Segunda República provocaron que la cuestión de la “maquinilla” llegara a su fase de resolución. Dejó de estar en punto muerto durante las semanas que precedieron a los comicios, como quedaría reflejado no únicamente en los contenidos de la propaganda electoral de la Conjunción Republicano-Socialista en Vallecas, sino en las iniciativas que la representación socialista articuló desde el poder local de Madrid. Lo cierto es que el municipalismo socialista ya había planteado antes de la dictadura de Primo de Rivera la necesidad de solventar los percances que ocasionaba ese medio de transporte. Más concretamente, lo haría Andrés Saborit, invocando la necesidad de acabar con el tranvía de vapor y de construir un paso a nivel en el Puente de Vallecas, por así aconsejarlo una población que en aquella zona había comenzado a congestionarse hasta el punto de verse en la obligación de extenderse fuera de su propio radio⁸¹.

Sería precisamente Andrés Saborit quien rescataría la cuestión de la “maquinilla” tras la dimisión de Miguel Primo de Rivera y la recuperación de los consistorios previos al inicio de su mandato. Desde el Ayuntamiento de Madrid, solicitaría formalmente la revisión de la concesión de la línea del tranvía de vapor a mediados de febrero de 1931, expresándose paralelamente todos los antecedentes que existieran sobre tal asunto⁸². Apenas un mes después, y valorando que la supresión de la línea del tranvía de vapor ya había sido planteada durante la dictadura y que la Dirección de Obras Públicas había informado favorablemente sobre la

⁸⁰ *El Socialista*, 8 de abril de 1931, p. 2.

⁸¹ *El Socialista*, 8 de agosto de 1923, p. 3.

⁸² AVM-S, LAAM, sesión ordinaria del 11 de febrero de 1931.

conveniencia de esa medida, presentaría una proposición al consistorio para revisar su concesión, con el objeto de que pudiera ser rescindida. De esa forma, se esperaba acabar con los crecientes obstáculos que la “maquinilla” creaba tanto para la circulación, como para las necesarias obras de urbanización y saneamiento en el barrio de Pacífico⁸³.

El derrumbe de la monarquía sirvió para amplificar estas demandas. Fueron perceptibles nuevamente en las iniciativas de la minoría socialista del Ayuntamiento de Madrid (que entonces ascendía a una sólida representatividad de quince concejales sobre un total de cincuenta), mas también en las provenientes de otros ediles de larga trayectoria en el consistorio de la capital. Uno de ellos fue Fulgencio de Miguel, antiguo monárquico liberal, que propuso a la corporación local dirigirse al Ministerio de Fomento para que se ordenara la definitiva desaparición de la “maquinilla” que circulaba por la calle del Pacífico, siendo un peligro para los vecinos de esa barriada por el tipo de transportes que efectuaba y un claro impedimento para las obras de pavimentación⁸⁴.

En lo que concierne a Vallecas, las reivindicaciones relacionadas con la supresión de la “maquinilla” afloraron desde el momento en que se constituyó el nuevo ayuntamiento popular⁸⁵. Las primeras proposiciones para lograr esa desaparición llegarían el 25 de abril de 1931. Como en Madrid, se exigía que el consistorio nombrara una representación para demandar al ministro de Fomento la declaración de la caducidad de una línea férrea que se encontraba “justificadísima”, por incumplimiento de las condiciones de la concesión y por resultar una necesidad para urbanizar aquellas calles del municipio por las que discurría, acabándose de esa manera con los numerosos terraplenes que allí se localizaban. En aquella coyuntura, la eliminación del tranvía de vapor y las consiguientes operaciones de urbanización y saneamiento también eran decisivas para responder a un reto social de nuevo cuño, determinada por el impacto del paro forzoso sobre Vallecas⁸⁶. La

⁸³ AVM-S, LAAM, sesión ordinaria del 26 de marzo de 1931.

⁸⁴ AVM-S, LAAM, sesión ordinaria del 22 de junio de 1931.

⁸⁵ El consistorio resultante de las elecciones municipales del 12 de abril de 1931 quedaría conformado por una representación de trece concejales socialistas; ocho pertenecientes a Acción Republicana; dos republicanos radicales; seis monárquicos y dos independientes. Sus principales actuaciones se dejaron sentir en materia de saneamiento, urbanización e instrucción pública. Véase: Ayuntamiento de Vallecas, *Memoria de la Secretaría. 1932*, Madrid, Gráficas Madrileñas, 1934, pp. 9-11 y Ayuntamiento de Vallecas, *Evolución y administración del municipio de Vallecas, 1914-1941*, Vallecas, Imprenta Moderna, 1942.

⁸⁶ Vallecas tenía 1.500 obreros en situación de paro en los comienzos de la Segunda República, cifra que llegaría a duplicarse y triplicarse entre comienzos y finales de 1932 (3.000 y 4.500 trabajadores, respectivamente). Véase: AVM-S, LAAM, sesiones ordinarias del 25 de abril de 1931 y 11 de enero de 1932 y AVM-S, Vallecas. *Correspondencia, 1931-1934*, signaturas 31-398-5 y 31-398-7. En aras de contextualizar la situación de desempleo, consúltense: Santos JULIÁ, *Madrid, 1931-1934. De la fiesta popular a la lucha de clases*,

importancia e intensidad de ese dilema se explicaba por el hecho de que la práctica totalidad de la población de ese término estaba constituida por obreros manuales, principalmente relacionados con el ramo de la construcción⁸⁷. El conflicto que se originó fue de tal magnitud que excedió de las posibilidades municipales el resolverlo, pese a la preferente y continuada atención que desde un primer momento se dedicó a ese asunto. Así cabría deducirlo de lo que la propia secretaría del Ayuntamiento de Vallecas expuso en la memoria municipal de 1931-1932:

Se comenzó por conceder exención de derechos municipales, durante determinado período de tiempo, a las nuevas obras, y paralelamente, se emprendió una enérgica campaña de revisión técnica de todas las fincas urbanas y establecimientos públicos, obligando a sus propietarios a ejecutar sin demora las obras de consolidación, higiene y ornato que se estimaron indispensables. Se obtuvo algún ligero paliativo, pero el problema subsistió en toda su integridad, teniendo en cuenta que también la propiedad urbana y el comercio fueron afectados intensamente por la depresión económica, ya que muchos pequeños propietarios de fincas dejaron de percibir las rentas de alquiler y los comerciantes vieron muy disminuidas sus ventas por la falta de potencialidad adquisitiva de la masa consumidora. Por otra parte, la actitud del Ayuntamiento de Madrid, negando todo subsidio a nuestros vecinos, olvidando que la mayoría de ellos desenvuelven su actividad normal en la capital, vino a complicar la situación. Fue preciso, pues, apelar a todos los recursos. Con las escasas disponibilidades de la Junta Local de Protección a la Infancia y Represión de la Mendicidad se concedieron multitud de bonos de leche a enfermos pobres y a madres lactantes y también se expidieron bonos de especies alimenticias, sistema que fue necesario abandonar por agotamiento de los recursos y por la avalancha de solicitantes. Se organizó una suscripción pública y algunos actos de recreo para engrosarla, pero el resultado obtenido fue parco⁸⁸.

Lo cierto es que, en relación con la pretendida supresión de la “maquinilla”, el advenimiento de la Segunda República marcaría lo que para Vallecas podría definirse como una “estructura de oportunidad”. Siguiendo la tesis de Tarrow, cabría valorar que las nuevas dimensiones del entorno político de esa coyuntura estaban ofreciendo unos nítidos incentivos para la movilización social, así como brindando posibilidades para que aquella pudiera desarrollarse con éxito⁸⁹. De ahí se comprende que, con la

Madrid, Siglo XXI, 1984 y Miguel Ángel SORIA: “Amós Acero Pérez, alcalde republicano de Vallecas”, *Cuadernos Republicanos*, 116 (2024), pp. 47-48.

⁸⁷ Teresa ELORRIAGA: “Vallecas de 1800 a 1950”, pp. 295-302.

⁸⁸ Ayuntamiento de Vallecas, *Memoria de la Secretaría*, pp. 40-41.

⁸⁹ Sidney TARROW, *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*, Madrid, Alianza, 1997, pp. 155-156.

llegada del régimen republicano, se concibiera que también arribaba la hora de que se impartiera “justicia” y se hiciera “entrar en razón” a una C.M.U. que, sostenida hasta ese momento por los “elementos caciquiles del régimen desaparecido”, siempre había conseguido anteponerse a los intereses populares⁹⁰. No es así inocente que en las sesiones del Ayuntamiento de Vallecas volvieran a resonar con fuerza voces reivindicativas como la de Daniel Mas o que se plantearan debates para instar a la alcaldía a nombrar una comisión que tratara sobre la cuestión de la caducidad de la línea férrea con los centros oficiales⁹¹. Tampoco resulta casual que se llamara a la necesaria cooperación entre la anterior institución y el Ayuntamiento de Madrid, entendiéndose que resultaba vital no sólo para facilitar la construcción de nuevas líneas de tranvías que comunicaran las barriadas peor conectadas de los dos municipios en sus zonas confluyentes o para fijar tarifas más económicas en los trayectos, sino también para amplificar la potencialidad y efectividad de las peticiones orientadas a la inmediata desaparición de la “odiosa maquinilla”⁹².

El consistorio popular inaugurado con la Segunda República en Vallecas aceleraría las conversaciones con el Ministerio de Fomento para que se activara de manera definitiva el expediente de caducidad del tranvía de vapor Madrid-Vallecas-Canteras. En calidad de ministro de ese ramo, Álvaro de Albornoz confirió al Ayuntamiento de Vallecas las “máximas facilidades” para cumplir su objetivo, poniendo incluso el expediente a disposición de sus comisionados⁹³. Sin embargo, la acción colectiva de la ciudadanía, basada en el levantamiento de las vías por donde circulaba el medio de transporte y en el derribo del muro que encerraba a su paso, terminaría precipitándose sobre cualquier solución judicial.

Uno de los aspectos que más atención despertó de aquella acción colectiva fue la aparente tranquilidad con la que se desarrolló. Los hechos se produjeron en el “mayor orden” posible, no registrándose incidente alguno y no siendo tampoco precisa la intervención de las fuerzas públicas. El entonces director general de Seguridad, Ángel Galarza, juzgó como innecesaria esa mediación cuando tuvo constancia de que lo que estaba aconteciendo distaba mucho de representar un movimiento político. La Guardia Civil, cuyo cuartel se encontraba a apenas doscientos metros del punto donde se inició el levantamiento de la vía, envió únicamente a una pareja para conversar con los obreros que cometían los actos de sabotaje de la línea férrea. Y en lo que finalmente respecta al flamante alcalde socialista de Vallecas, Amós Acero, cabe decir que se expuso únicamente a conversar con quienes se ocupaban de esa “tarea destructora” para intentar que desistieran en su actuación. No tuvo éxito en ese cometido y quizás tampoco lo ambicionaba, a deducir de sus declaraciones en la prensa. Siguiendo sus palabras,

⁹⁰ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 25 de abril de 1931.

⁹¹ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 29 de abril de 1931.

⁹² AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 3 de junio de 1931.

⁹³ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 1 de julio de 1931.

no podía aplaudir el comportamiento del público si se atenía a su rol de máxima autoridad del poder local. Sin embargo, podía justificarlo y conferirle legitimidad desde su condición de vecino y personalidad comprometida con el cumplimiento de las necesidades e intereses poblacionales⁹⁴.

Las aseveraciones de Acero coincidieron plenamente con las que el suceso generó entre los nuevos concejales del Ayuntamiento de Vallecas. Si bien se entendía que no era prudente que los elementos oficiales del gobierno municipal emitieran “juicios concretos” sobre lo ocurrido, no se dudaba en reconocer que era preciso “respetar la soberanía popular” de un acto que no era sino la expresión más acabada de una “corriente avasalladora de opinión”. La acción colectiva no era sino el último recurso de un pueblo cuyos “reiterados clamores y anhelos” habían caído siempre en el vacío, al no poderse contrarrestar las “absorbentes influencias” que los representantes de la C.M.U. “ponían en juego en los centros oficiales”. En consecuencia, se veía con satisfacción que el vecindario, “harto de aguardar en vano resoluciones justicieras”, hubiera terminado tomándose la justicia por su mano⁹⁵.

Para el gobierno municipal, lo pertinente era apostar por la inhibición o una actitud expectante, en aras de evitar posibles responsabilidades de orden financiero; mas ello no era óbice para no dejar desamparados a los vecinos que pudieran aparecer encartados como consecuencia de su intervención en los sucesos. En este sentido, resulta interesante la postura que adoptaría el consistorio una vez tuvo noticias de que el Juzgado de Instrucción de Alcalá de Henares iba a presentarse en la localidad para instruir diligencias relacionadas con lo ocurrido. En el marco de la sesión plenaria celebrada el 1 de julio de 1931, la corporación local tomaría la decisión de compartir responsabilidades e incitar a que todos los habitantes de la población mostraran idéntica conducta, en aras de que la culpabilidad no quedara personificada “en alguien determinado”. En otras palabras, todo el pueblo debía “permanecer unido” para “sostener la justicia” que se había hecho. Esto era algo que para la alcaldía implicaba poner los medios que estuvieran a su alcance a fin de “que no se moleste a nadie” o incluso pactar la dimisión en bloque del consistorio si se intentaba “alguna maniobra” que fuera “contra los deseos del vecindario”⁹⁶.

Los expedientes judiciales abiertos por los desórdenes públicos correlacionados con la “maquinilla” arrojan luz sobre las cuestiones previamente referidas. A partir de su consulta, lo primero que se puede inferir es la ausencia de una espontaneidad en la acción colectiva. La intervención popular masiva vino motivada por el profuso reparto de panfletos y hojas de propaganda entre el vecindario del Puente de Vallecas. Las actuaciones que contra el medio de transporte protagonizaron apenas un puñado de obreros en las primeras horas de la madrugada del 29 de junio de

⁹⁴ *El Debate*, 30 de junio de 1931, p. 7.

⁹⁵ AVM-S, LAAV, 1 de julio de 1931.

⁹⁶ AVM-S, LAAV, 1 de julio de 1931.

1931 actuaron a modo de chispa para la posterior elaboración e impresión de tres proclamas difundidas por toda la barriada⁹⁷. En la primera se leían frases como “El pueblo ha levantado la odiosa vía de la maquinilla. ¡Justicia del pueblo! El obrero que lo repare será el enemigo del pueblo de Vallecas. ¡Ciudadanos, no consentir que se reconstruya! ¡Mueran los caciques! ¡Viva la justicia!”. En la segunda se decía: “Los caciques pedían al Ayuntamiento la cantidad de medio millón de pesetas por renunciar a la concesión de la odiosa maquinilla. El Ayuntamiento actual, que es el nuestro, no debe dar un céntimo. Ya la hemos quitado gratis”. En la tercera y última, se argumentaba lo siguiente: “¡Ciudadanos, la ley del pueblo! Abajo la maquinilla y los caciques ladrones que la sustentan. Ya está logrado. No consentir que la vuelvan a construir. Hay que acabar de verdad con los caciques y los ladrones del pueblo. ¡Ley del pueblo! La más legal de todas las leyes. ¡Ciudadanos! Vuestra obra será admirada por todas las personas decentes”⁹⁸.

Quienes se vieron encartados por tales actividades propagandísticas no dejaban de ser figuras que, de un modo u otro, engarzaban con las élites políticas del municipio de Vallecas, en general, y de la barriada de Puente de Vallecas, en particular. Gozaban, en consecuencia, de una notable ascendencia comunitaria, lo que les llevaba a autodefinirse como elementos legitimados para liderar la acción popular masiva que pudiera seguir a la difusión de sus instrucciones. El principal procesado fue Francisco Javier Gil Vallejo, que durante los años anteriores se había prodigado por intervenir en mítines en los que se solicitaba la anexión a Madrid de los municipios limítrofes y organizar actividades culturales desde la presidencia que asumía en el Partido Republicano Radical-Socialista de Vallecas⁹⁹. En las filas de esta formación también aparecían los otros individuos involucrados: Rafael Brioso Sánchez Guzmán (profesor de primera enseñanza)¹⁰⁰; Fernando Moltó (médico que terminaría asumiendo el liderazgo de la agrupación que en la localidad tendría Izquierda Radical Socialista)¹⁰¹; Candelas Fuentes Tapia (que también ejerció como tesorero de la Sociedad Artística-Cultural del Puente de Vallecas)¹⁰² y Federico Giráldez¹⁰³.

⁹⁷ Aplicamos aquí el término de chispa que Lucea utiliza para explicar las protestas sociales en Aragón durante la Restauración. Véase: Víctor LUCEA, *El pueblo en movimiento*.

⁹⁸ AHN, FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Legajo 29, expediente 2, 1931-1934 y AHN, FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Legajo 121, expediente 16, 1931-1934.

⁹⁹ *La Libertad*, 23 de noviembre de 1930 y *La Tierra*, 30 de abril de 1931, p. 2. Poco antes de los sucesos revolucionarios de octubre de 1934, Gil Vallejo sería nuevamente procesado por repartir entre el vecindario de Vallecas panfletos en los que se excitaba a derrocar el régimen constitucional y se instaba a la creación de sóviets. Véase: AHN, FC-AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, *Rollo 1651/1934 del sumario 496/1934 incoado por el Juzgado de Instrucción de Alcalá de Henares por delito contra la forma de gobierno*, Legajo 109, exp. 2, 1934-1935.

¹⁰⁰ *La Libertad*, 23 de abril de 1931.

¹⁰¹ *El Liberal*, 26 de octubre de 1933 y *Ahora*, 9 de noviembre de 1933, p. 4.

¹⁰² *El Debate*, 3 de noviembre de 1928, p. 5.

¹⁰³ *Ahora*, 30 de abril de 1933, p. 33.

(a)

El Pueblo ha levantado la odiosa maquina de la maquina.
12
¡Justicia al Pueblo!
El obrero que lo repare sera el enemigo del Pueblo de Vallecas.
¡Ciudadanos, no consentir que se reconstruya!
¡Mueran los coqueños! Hasta aqui = ¡Viva la justicia!
Buenos Aires 28 Junio 1931
Francisco Gil Vallejo
Fernando Maltos
Candelas Fuentes
Federico Giraldes

(b)

Los caciques pidian al Ayuntamiento una cantidad de 14
¡Medio millon de pesetas!!
por remunerar a la construccion de la odiosa maquina.
El Ayuntamiento actual, que es el nuestro, no debe dar un centimo.
¡Ya la hemos quitado gratis.
Hasta aqui =
Fernando Maltos
Francisco Gil Vallejo
Candelas Fuentes
Federico Giraldes

(c)

Ciudadanos, La Ley del Pueblo! 15
Abajo la Maquinilla y los caciques badones que la sustentan.
¡Ya está logrando.
no consentir que la vuelvan a construir.
Hay que acabar de verdad con los caciques badones del pueblo.
¡Ley del Pueblo! La mas legal de las leyes.
¡Ciudadanos! Nuestra obra sera admirada por las personas decentes.
Hasta aqui = Francisco Gil Vallejo
Fernando Maltos
Candelas Fuentes
Federico Giraldes

Figura 6. Manuscritos originales de propaganda elaborados contra la "maquinilla" de Vallecas por Francisco Gil Vallejo y otros (29 de junio de 1931).
Fuente: AHN, FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Legajo 121, expediente 16, 1931-1934.

Pese a la relevancia que estas proclamas pudieron tener para conferir un carácter masivo a la acción contra la "maquinilla", no es menos cierto que las testificales del sumario judicial advierten de un proceso de preparación que en el curso de la revuelta popular era mucho más profundo, rebasando, con creces, la vertiente politizada del municipio. En los destrozos se encontraban presentes Daniel Mas

(cura del Asilo de Ciegos de Pacífico, que “hablaba e instigaba a los obreros para la ejecución de los hechos”) o figuras de cierto peso comunitario como el estanquero de la barriada de Puente de Vallecas, quien se encargaba de ofrecer a esos trabajadores el pago de los jornales que necesitaran por el tiempo que estuvieran ocupados en el levantamiento de la vía férrea. También se consideraba como “público y notorio” que un colectivo había ido recorriendo con banderas tricolores los principales bares, tabernas y establecimientos comerciales de vías públicas como Josefina de la Presilla y Nicasio Méndez, en aras de recaudar dinero para pagar a quienes en esos momentos se ocupaban en la “tarea destructora”. También parecía evidente que el bar Carbajo, situado en el comienzo de la actual Avenida de la Albufera, había servido como principal punto de reunión para quienes confeccionaron el plan a desarrollar. Y, ya finalmente, no cabría pasar por alto el hecho de que terminaría incluso sabiéndose que las herramientas que se habían utilizado para causar los desperfectos en la línea habían sido entregadas a la población en una ferretería, enclavada en la calle de Ramona de la Presilla¹⁰⁴.

La ambición de que los ciudadanos de Vallecas permanecieran unidos para “sostener la justicia” desplegada contra la “maquinilla” es algo que queda esclarecido una vez se cotejan las diligencias que se practicaron y los interrogatorios a los que fueron sometidos tanto los autores de las proclamas como determinadas figuras de notable peso social y político en el municipio, entre las que se encontraban el impresor Ricardo Medina (que había editado los panfletos en su establecimiento industrial); los jefes de la estación ferroviaria ubicada en Vallecas (Enrique Martínez de Castilla y Esteban Rodríguez González) o el propio alcalde socialista de la localidad, Amós Acero. Uno de los aspectos que más atención despertó entre las autoridades judiciales que instruyeron el sumario judicial fue la absoluta falta de cooperación que encontraron en todos los individuos a los que preguntaron por los hechos, a la hora de lograr averiguaciones concretas sobre las figuras que habían participado en los destrozos y de exigir las responsabilidades económicas que demandaba la C.M.U. (ascendentes a un monto de 6.013 pesetas)¹⁰⁵. Sin embargo, la ausencia de tal colaboración no generó sorpresa entre los medios de comunicación, entendiéndola como el corolario de un natural movimiento de protesta tejido ante unos derechos “tan largo tiempo menospreciados”¹⁰⁶.

¹⁰⁴ AHN, FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Legajo 121, expediente 16, 1931-1934.

¹⁰⁵ Esa sorpresa ante la falta de colaboración ciudadana quedó expresada en las consideraciones judiciales finales del caso, como puede verse en: AHN, FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Legajo 29, expediente 2, 1931-1934. Todas las diligencias, testificales e interrogatorios en: AHN, FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Legajo 121, expediente 16, 1931-1934.

¹⁰⁶ *La Libertad*, 12 de julio de 1931, p. 9.

Cuando se inquirió información sobre las personas que ejecutaron materialmente el levantamiento de la vía del tranvía de vapor, los que declararon tendieron a escudarse en las mismas justificaciones. Entre ellas sobresalía la imposibilidad de dar nombres concretos por la considerable cifra de vecinos que habían contribuido a la causa¹⁰⁷, mas también descollaban las que tenían que ver con el supuesto desconocimiento de los obreros que habían participado en los hechos. Por su parte, los dueños de los bares y de los establecimientos comerciales e industriales visitados por quienes recaudaban fondos para la causa explicaban que la verdadera razón por la que habían participado en la suscripción pública con la entrega de donativos fue para responder a la petición de ayudar a los obreros de la localidad que se encontraban en situación de paro forzoso, organizada en realidad por los integrantes del Círculo Socialista de Puente de Vallecas. Pese a todo, de las gestiones que se practicaron podía deducirse, tal y como señalaba Enrique de la Torre (uno de los empleados de la C.M.U. en Vallecas), que “todo el mundo sabía quienes eran los autores, pero que nadie quería decir nada”¹⁰⁸.

Especial relevancia tendrían las declaraciones que como testigo realizaría Amós Acero. En conexión con lo que había precisado en la sesión plenaria del Ayuntamiento de Vallecas celebrada el 1 de julio de 1931, aseguró haberse puesto en contacto con la Dirección General de Seguridad cuando tuvo conocimiento de los hechos y haber atendido a las peticiones provenientes de ese organismo, consistentes en exhortar a la multitud para que esta cesara en los destrozos advirtiéndoles de que el consistorio estaba tramitando el asunto de la “maquinilla” de una manera legal. Sin embargo, existían indicios de que su postura en aquella jornada del 29 de junio había sido muy distinta a la anteriormente expresada. No se desconocía, por ejemplo, el hecho de que Acero hubiera sido visitado por una comisión de vecinos a fin de solicitar autorización verbal para destruir la vía férrea o que no hubiera dado parte de lo que acontecía a los puestos de comandancia que la Guardia Civil tenía ubicados tanto en Villa de Vallecas como en la zona de Nueva Numancia. En palabras de Bóveda, Acero era un claro partícipe de una acción que había consensuado con “algunos vecinos de su confianza”, una vez fue transcurriendo el tiempo y evidenciándose los escasos avances que tenían sus gestiones para solucionar legalmente el problema del tranvía de vapor (requisitorias y telegramas enviados a las autoridades, intentos de contactar telefónicamente con los directivos de la C.M.U., etc)¹⁰⁹.

En cualquier caso, lo acontecido en la barriada de Puente de Vallecas el 29 de junio de 1931 serviría para imponer un punto de no retorno en las reivindicaciones

¹⁰⁷ En sus declaraciones, Gil Vallejo habló incluso de la participación de 5.000-6.000 personas en el acto, encontrándose entre ellas no pocas mujeres y niños.

¹⁰⁸ AHN, FC AUDIENCIA-T-MADRID-CRIMINAL, Legajo 121, expediente 16, 1931-1934.

¹⁰⁹ Castor BÓVEDA, *Amós Acero. Una vida por Vallecas*, Madrid, Vallecas Todo Cultura, 2025, pp. 78-79

correlacionadas con la declaración de caducidad de la concesión de la “maquinilla” y para que se tramitara una medida que se había ido postergando durante los cinco años previos. Las presiones del vecindario resultarían particularmente influyentes para que se adoptara esa decisión, siendo las más incisivas las provenientes de la comisión para la defensa de los intereses de la barriada de Pacífico. Ante la alcaldía de Madrid, entonces ejercida por Pedro Rico, sus integrantes advirtieron de la “gran efervescencia de indignación” que se respiraba en su zona y de cómo se estaba agotando la paciencia a la hora de lograr la urbanización del espacio urbano que comunicaba la calle de Pacífico y el Puente de Vallecas¹¹⁰. Una de las figuras que formaban parte de dicha comisión era Rafael Giner. Desde las páginas de *La Libertad*, llamó a salvar “de una vez” el obstáculo que la “maquinilla” imponía ante el “progreso y la razón” y a resolver “pronto y bien” un asunto que amenazaba con despertar la “impaciencia” de vecinos que “ya de por sí bastante han tenido y tienen que aguantar”¹¹¹.

En lo que concierne a la zona de Puente de Vallecas, se mantuvo una situación de calma tensa hasta principios de diciembre de 1931¹¹². Fue entonces cuando se comunicó el procesamiento de Gil Vallejo, Moltó Carbonell, Fuentes Tapia, Brioso Sánchez Guzmán y Giráldez, con la exigencia de responsabilidades por parte de la C.M.U. La noticia reavivó la excitación en un vecindario que se dispuso a mostrar una completa solidaridad con aquellas figuras. La expresión más acabada de ese apoyo llegaría con la celebración de un gran mitin convocado por el Partido Republicano Radical-Socialista el 6 de diciembre de 1931. En él intervendrían los cinco procesados, haciéndose a los asistentes dos proposiciones que fueron aprobadas por aclamación. Con la primera, se decidía su designación popular como magistrados especiales para entender en el asunto de la desaparición de la vía de la “maquinilla”. Con la segunda, se asumía la instrucción de un proceso que, a concluir en el plazo de ocho días, sirviera para procesar a la C.M.U.; a sus representantes y a todas las personas que de un modo u otro pudieran intervenir en el proceso judicial. El acto terminaría con un ejercicio de notable valor simbólico, liderado por la entonces Directora General de Prisiones, Victoria Kent. Con el mismo, el millar de personas que allí se habían congregado firmaban un pliego declarándose responsables del delito que se perseguía y estigmatizando a “todos los responsables de la situación creada al pacífico vecindario del Puente de Vallecas”¹¹³.

Con todo, la desaparición de la “maquinilla” se haría realidad en las navidades de 1931. Prácticamente coincidiendo con el estreno de su cargo de ministro de

¹¹⁰ *La Libertad*, 13 de agosto de 1931, p. 2.

¹¹¹ *La Libertad*, 6 de octubre de 1931, p. 9.

¹¹² En ciertos momentos, llegaron a difundirse rumores relacionados con la posible reparación de las vías de la “maquinilla”, rápidamente desmentidos desde la alcaldía. Véase: AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 12 de agosto de 1931.

¹¹³ *Diario Universal*, 7 de diciembre de 1931 y *La Libertad*, 8 de diciembre de 1931, p. 9.

Obras Públicas, fue Indalecio Prieto el que, después de visitar el municipio de Vallecas y corroborar el estado de las vías del medio de transporte junto a Manuel Muíño (teniente de alcalde del Ayuntamiento de Madrid) y Amós Acero, llegó a la conclusión de que aquella complicación “no debía subsistir ni un día más”¹¹⁴. En consecuencia, comunicó “con carácter de urgencia” a las direcciones generales de Obras Públicas y Ferrocarriles para que “sin la menor demora” se procediera al levantamiento de todos los raíles del tranvía de vapor¹¹⁵. De manera inmediata, pudieron ejecutarse obras municipales que resultaron cruciales para mejorar la urbanización de uno de los sectores más céntricos y transitados de la población de Puente de Vallecas, como era el comprendido por la calle de los Hermanos Aguirre (actual Bulevar de Peña Gorbea, en el que se abordaron tareas de explanación y creación de nueva rasante) y por el primer tramo de la calle de Josefina de la Presilla, ejecutándose en este caso su necesaria pavimentación. Tales trabajos vendrían acompañados por otros que, también financiados por el Estado y acelerados gracias a las gestiones del Ministerio de Obras Públicas, sirvieron para implementar mejoras urbanísticas en espacios que ya absorbían a considerables núcleos poblacionales (pavimentación de la antigua carretera del barrio de Doña Carlota, hoy Avenida de Peña Prieta, en toda su longitud e inicio de construcción de sus aceras) o que, de un modo u otro, se habían visto condicionados por el recorrido del tranvía de vapor, tanto en la barriada de Puente de Vallecas como en la Villa¹¹⁶.

5. Conclusiones

El levantamiento de los raíles de la “maquinilla” de Vallecas y su definitiva supresión, una vez fue aceptada y oficializada la caducidad del servicio por parte de las autoridades estatales, fueron acontecimientos que no se desarrollaron de una manera espontánea, inocente o fortuita. Por un lado, representaron la expresión final más acabada de un proceso de larga duración, visibilizado ya desde los últimos años del Ochocientos. En torno a ese medio de transporte se había ido tejiendo una oposición vecinal sin apenas fisuras, en la que terminaría advirtiéndose una caracterización prácticamente masiva. Esa unanimidad de criterio poblacional contra el tranvía de vapor sólo se explicaba desde el entendimiento de la manera en que su funcionamiento había colisionado con múltiples elementos sociales, económicos y culturales de un enclave en el que el desenvolvimiento de la vida cotidiana era netamente popular y desplegado a pie de calle y a ras de suelo. Conforme había ido avanzando el primer tercio del siglo XX, el área de Puente de

¹¹⁴ AVM-S, LAAV, sesión ordinaria del 21 de diciembre de 1931.

¹¹⁵ *Heraldo de Madrid*, 23 de diciembre de 1931, p. 8 y *La Libertad*, 24 de diciembre de 1931, p. 5.

¹¹⁶ AVM-S, LAAV, sesiones ordinarias del 22 de diciembre de 1931, 11 de enero y 25 de enero de 1932 y Ayuntamiento de Vallecas, *Memoria de la Secretaría*, pp. 21-45.

Vallecas también había ido adquiriendo un semblante urbano que, en lo que concierne a sus ritmos de crecimiento y expansión, podía asemejarse a cualquiera de los barrios más populosos y más concurridos enclavados en las zonas del norte y del noreste de la capital. De ahí que, a la altura de 1931, no resultara ya viable la continuidad de un sistema de locomoción que había dejado de ofrecer una utilidad pública mucho tiempo atrás y que se concebía como tardío y ocioso, o, en otras palabras, como un inequívoco obstáculo para el progreso de un espacio que tenía necesidades a las que atender de manera inaplazable en términos de urbanización, saneamiento, planificación e incluso ornato y embellecimiento. Con el advenimiento del nuevo régimen político, la “maquinilla” únicamente se demostraba como apta para la circulación de unos vagones cargados de yeso cuya contribución, a ojos del vecindario, quedaba reducida a amenazar, ensuciar y entorpecer el tránsito público de un punto central en la red urbana metropolitana.

Por otro lado, la llegada de la Segunda República y la definición de unas nuevas élites políticas a nivel local se demostrarían como poderosos acicates para la exitosa cristalización de un movimiento de protesta popular no escuchado e incluso menospreciado desde mediados de la dictadura de Primo de Rivera. La propia prensa significaría la estructura de oportunidad que se había abierto con ese nuevo ciclo, concebido como decisivo para conferir diafanidad a todos los procedimientos jurídicos y para que se reconocieran y aceptaran, por parte de las autoridades, las reclamaciones y peticiones provenientes lo que entonces se definía como una conciencia ciudadana en franco auge. A nadie escapaba que los nuevos poderes locales articulados tanto en Vallecas como en Madrid tratarían de escapar de la pesadumbre caciquil que en ocasiones habían ofrecido con anterioridad, postulándose en contra de unos intereses económicos que, en lo que concernía a la Compañía Madrileña de Urbanización, se entendían como absolutamente ilegítimos. En última instancia, la acción colectiva masiva contra la “maquinilla” tenía el plácet de unos consistorios que simpatizaban con lo que se entendía como la inequívoca expresión de una voluntad soberana y el enérgico pronunciamiento de una incontestable corriente de opinión pública.

Bibliografía

- ALBERICH, Joan: *Los tranvías de vapor de la ciudad de Madrid*, Barcelona, MAF Editor, 2013.
- AYUNTAMIENTO DE VALLECAS: *Memoria de la Secretaría. 1932*, Madrid, Gráficas Madrileñas, 1934.
- AYUNTAMIENTO DE VALLECAS: *Evolución y administración del municipio de Vallecas, 1914-1941*, Vallecas, Imprenta Moderna, 1942.

- BASCUÑÁN, Óscar: *Protesta y supervivencia: movilización y desorden en una sociedad rural: Castilla-La Mancha, 1875-1923*, Valencia, Centro Francisco Tomás y Valiente, 2008.
- BÓVEDA, Castor: *Amós Acero. Una vida por Vallecas*, Madrid, Vallecas Todo Cultura, 2025.
- BRANDIS, Dolores y MAS, Rafael "La Ciudad Lineal y la práctica inmobiliaria de la Compañía Madrileña de Urbanización (1894-1931)", *Ciudad y Territorio*, 3 (1981), pp. 41-76.
- CAPELLA, Miguel: *La industria de Madrid. Ensayo histórico-crítico de la fabricación y artesanía madrileñas*, Madrid, Cámara Oficial de Comercio e Industria, 1962.
- CARBALLO, Borja, PALLOL, Rubén y VICENTE, Fernando: *El Ensanche de Madrid. Historia de una capital*, Madrid, Editorial Complutense, 2008.
- CARDESÍN, José María: "Protesta popular y violencia colectiva en la España urbana contemporánea: del motín a los nuevos movimientos sociales", *Historia Social*, 103 (2022), pp. 69-93.
- CASTELLANOS, Luis H. y COLORADO, Carlos: *Madrid, Villa y Puente. Historia de Vallecas*, Madrid, El Avapiés, 1988.
- CASTRO, Demetrio: "Agitación y orden en la Restauración. ¿Fin del ciclo revolucionario?", *Historia Social*, 5 (1989), pp. 37-49.
- CASTRO, Demetrio: "Protesta popular y orden público: los motines de consumos", en GARCÍA DELGADO, José Luis y TUÑÓN DE LARA, Manuel (dirs.), *España entre dos siglos (1875-1931): continuidad y cambio: VII Coloquio de Historia Contemporánea de España*, Madrid, Siglo XXI, 1991, pp. 109-126.
- COMISIÓN GESTORA DE AGREGACIÓN A MADRID Y REBAJA DE TARIFAS DE TRANVÍAS DEL PUENTE DE VALLECAS, *Al pueblo de Madrid (25 de marzo de 1915)*, Madrid, Antonio G. Izquierdo, 1915.
- CRUZ, Rafael: *Protestar en España, 1900-2013*, Madrid, Alianza, 2015.
- DAUNTON, Martin: *House and Home in the Victorian City*, Londres, Edward Arnold, 1983.
- DE MIGUEL, Santiago: *Madrid, sinfonía de una metrópoli europea: 1860-1936*, Madrid, Catarata, 2015.
- DE MIGUEL, Santiago: "¿De ciudad fluctuante a ciudad estable? Transformaciones y continuidades en los comportamientos residenciales en Madrid durante el primer tercio del siglo XX", en VV.AA., *As Cidades na História: Sociedade*, vol. III, Guimaraes, Câmara Municipal de Guimaraes, 2019, pp. 553-582.

- DE MIGUEL, Santiago: "La batalla del Metropolitano. Protesta municipal y conflicto político en Madrid a finales de la Restauración", *Historia Contemporánea*, 64 (2020), pp. 809-840. <https://doi.org/10.1387/hc.20490>
- DE MIGUEL, Santiago: "Hacia la gran ciudad del mañana: debates en torno a las relaciones intercomunales entre Madrid y sus municipios limítrofes en el primer tercio del siglo XX", *Ciudad y Territorio*, 210 (2021), pp. 923-944. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.210.02>
- DE MIGUEL, Santiago y HERNÁNDEZ, Carlos: "Las otras caras de la conflictividad urbana. Movilización vecinal y lucha por los transportes en el Madrid del primer tercio del siglo XX", en OTERO, Luis Enrique y MARTÍNEZ, David (dirs.), *Entre huelgas y motines: sociedad urbana y conflicto social en España, 1890-1936*, Granada, Comares, 2022, pp. 79-101.
- DÍAZ, Luis: *Los barrios bajos de Madrid, 1880-1936*, Madrid, Catarata, 2016.
- ELORRIAGA, Teresa: "Vallecas de 1800 a 1950. Un proceso de integración en la vida urbana madrileña", en FERNÁNDEZ, Matilde: *Vallecas, historia de un lugar de Madrid*, Madrid, Ayto. Madrid-Junta Municipal de Villa de Vallecas-CSIC, 2001, pp. 237-320.
- ERRÁURIZ, Tomás y GIUCCI, Guillermo: "The ambiguities of the progress. Cultural appropriation of electric trams in the Southern Cone, 1890-1950 (Chile, Argentina, Uruguay and Brazil)", *ICON*, 22 (2016), pp. 55-77.
- FAURE, Alain: "The invasion of the barbarians, or the criminal tramway (Paris, 1872-1914)", *Le Mouvement Social*, 266, 1 (2019), pp. 87-110. <https://doi.org/10.3917/lms.266.0087>
- FARGE, Arlette: *La atracción del archivo*, Valencia, Alfons El Magnánim, 1991.
- FERNÁNDEZ, Matilde: "Vallecas, identidades compartidas, identidades enfrentadas: la ciudad, el pueblo y el campo, el suburbio y el barrio", *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, 62, 1 (2007), pp. 33-83. <https://doi.org/10.3989/rdtp.2007.v62.i1.26>
- GARCÍA DELGADO, José Luis y CARRERA, Miguel: "El crecimiento económico de Madrid en el marco de la industrialización española", en GARCÍA DELGADO, José Luis (dir.), *Estructura económica de Madrid*, Madrid, Civitas, 2003, pp. 20-48.
- GIL ANDRÉS, Carlos: "Protesta popular y movimientos sociales en la Restauración: los frutos de la ruptura", *Historia Social*, 23 (1995), pp. 121-135.
- GIL ANDRÉS, Carlos: *Echarse a la calle. Amotinados, huelguistas y revolucionarios (La Rioja, 1890-1936)*, Zaragoza, PUZ, 2000.

- GIL ANDRÉS, Carlos: "Esas luchas pueblerinas. Movilización política y conflicto social en el mundo rural republicano (La Rioja, 1930-1936)", *Ayer*, 89 (2013), pp. 93-119.
- GIL NOVALES, Alberto: "La conflictividad social bajo la Restauración (1875-1917)", *Trienio*, 7 (1986), pp. 73-217.
- HERNÁNDEZ, Carlos: "Cuerpos bajo el metal, piedras contra el tranvía. Tráfico rodado, cultura de barrio y conflicto en los suburbios del Madrid de entreguerras", *Crisol*, 5 (2019), pp. 85-112.
- HERNÁNDEZ, Carlos: *El desborde de la ciudad liberal. Cultura política y conflicto en los suburbios de Madrid (1880-1930)*, Madrid, UCM, Tesis Doctoral, 2020.
- HERNÁNDEZ, Carlos: "Los dos entierros de Canuto González. Fronteras urbanas y política popular en la periferia de Madrid, c. 1880-1910", *Ayer*, 130 (2023), pp. 273-299. <https://doi.org/10.55509/ayer/1180>
- HERNÁNDEZ, Carlos y PALLOL, Rubén: "Suburbios rebeldes. Fragmentación y desborde social en la huelga de 1917 en Madrid", *Historia Social*, 94 (2019), pp. 47-70.
- IGLESIA TRAVERSO, Federico: *Guía descriptiva de Vallecas*, Madrid, Imprenta San Martín, 1929.
- JIMÉNEZ, Christina: *Making an Urban Public: Popular Claims to the City in Mexico, 1879-1932*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2019. <https://doi.org/10.2307/j.ctvh4zfp0>
- JIMÉNEZ, Fernando: "Movilización ciudadana y gestión de la protesta en el municipio madrileño de Vallecas durante la Segunda República (1931-1936)", en BLASCO, Sandra, ADÁN, Carlos y BERMÚDEZ, Alfonso (eds.), *Identidades en transición*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2019, pp. 362-384.
- JUÁREZ, Francisca: *Vallecas, de arrabal a ciudad, 1900-1936*, Madrid, Vallecas Todo Cultura, 2002.
- JULIÁ, Santos: *Madrid, 1931-1934. De la fiesta popular a la lucha de clases*, Madrid, Siglo XXI, 1984.
- LÓPEZ, Armando: "Una historia de éxito, decepción y aprendizaje: el tranvía de estaciones y mercados de Arturo Soria", *Llull*, 44, 89 (2021), pp. 119-138. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1ks0g8f.13>
- LUCEA, Víctor: *Rebeldes y amotinados. Protesta popular y resistencia campesina en Zaragoza (1890-1905)*, Zaragoza, PUZ, 2005.
- LUCEA, Víctor: *El pueblo en movimiento. La protesta social en Aragón (1885-1917)*, Zaragoza, PUZ, 2009.

- MARTORELL, Miguel A.: "La reforma pendiente. La Hacienda municipal en la crisis de la Restauración: el fracaso de la Ley de Supresión del Impuesto de Consumos", *Hacienda Pública Española*, 132 (1995), pp. 143-152.
- MATILLA, María Jesús y FRAX, Esperanza: "El metro de Madrid", *TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 5 (2003), pp. 81-99.
- MOLINA, José: *Vallecas. Nuestra historia*, Madrid, Vallecas Todo Cultura, 2024.
- MOYA, Aurora: *Metro de Madrid, 1919-2009: noventa años de historia*, Madrid, Metro de Madrid, 2009.
- PÉREZ LEDESMA, Manuel: *Estabilidad y conflicto social. De los íberos al 14-D*, Madrid, Editorial Nerea, 1990.
- PINEO, Ronn y BAER, James A. (eds.), *Cities of Hope: People, Protests, and Progress in Urbanizing Latin America, 1870-1930*, Boulder, Westview Press, 1998.
- RIEGER, Bernhard: *Technology and the culture of modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005.
- ROSENTHAL, Anton: "The Arrival of the Electric Streetcar and the Conflict over Progress in Early Twentieth-Century Montevideo", *Journal of Latin American Studies*, 27, 2 (1995), pp. 319-334. <https://doi.org/10.1017/S0022216X00010774>
- SAN ANDRÉS, Javier: "La turba urbana y otras prácticas insurgentes: ciclos y repertorios de acción colectiva en Guadalajara (1902-1918)", en OTERO, Luis Enrique y MARTÍNEZ, David (dirs.): *Entre huelgas y motines: sociedad urbana y conflicto social en España, 1880-1936*, Granada, Comares, 2022, pp. 363-384.
- SÁNCHEZ PÉREZ, Francisco: *La protesta de un pueblo. Acción colectiva y organización obrera. Madrid, 1901-1923*, Madrid, Cinca-Fundación Largo Caballero, 2006.
- SANZ, José María: *El industrial Madrid en el siglo del vapor*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, 1984.
- SCHIVELBUSCH, W.: *The Railway Journal. The industrialization of time and space in the 19th century*, Los Angeles, The University of California Press, 1977.
- SERRANO, Rafael: "El retorno del impuesto de consumos en 1869-70 como vía de financiación municipal: el caso de algunos ayuntamientos castellano-leoneses", *Investigaciones Históricas*, 6 (1987), pp. 157-167.
- SCHATZBERG, Eric: "Culture and Technology in the City: Opposition to Mechanized Street Transportation in Late-Nineteenth-Century America", en THAD ALLEN, Michael y HECHT, Gabrielle (eds.): *Technologies in Power*, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 2001. <https://doi.org/10.7551/mitpress/6679.003.0005>

- SOPPELSA, Peter: *The Fragility of Modernity. Infrastructure and Everyday Life in Paris, 1870-1914*, The University of Michigan, PhD Thesis, 2009.
- SORIA, Arturo *Ferrocarril-Tranvía de Circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo*, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1892.
- SORIA, Miguel Ángel: "Amós Acero Pérez, alcalde republicano de Vallecas", *Cuadernos Republicanos*, 116 (2024), pp. 43-66.
- TARROW, Sidney: *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*, Madrid, Alianza, 1997.
- TILLY, Charles: *The Contentious French*, Cambridge, Harvard University Press, 1986. <https://doi.org/10.4159/harvard.9780674433984>
- TRANVÍA DE ESTACIONES Y MERCADOS, *Real Orden de la Dirección de Obras Públicas de 20 de mayo de 1906 otorgando a la Sociedad del Tranvía de Estaciones y Mercados la concesión de un tranvía eléctrico, desde la calle de la Caridad (Pacífico) a la de Ramona de la Presilla (Puente de Vallecas)*, Madrid, Imprenta Municipal, 1906.
- VALENZUELA, Manuel: "De suburbio a ciudad. Las barriadas suburbanas obreras en el Madrid de la posguerra (1939-1956). El Puente de Vallecas como arquetipo", *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, CLV, 2020, pp. 157-237.
- VALLEJO, Rafael: "Pervivencia de las formas tradicionales de protesta: los motines de 1892", *Historia Social*, 8 (1990), pp. 3-27.
- VALLEJO, Rafael: "El impuesto de consumos y la resistencia antifiscal en la segunda mitad del siglo XIX: un impuesto no exclusivamente urbano", *Revista de Historia Económica*, 14, 2 (1996), pp. 339-370. <https://doi.org/10.1017/S0212610900006078>
- VORMS, Charlotte: *Bâisseurs de banlieue à Madrid. Le quartier de la Prosperidad (1860-1936)*, Paris, Créaphis, 2012.
- VV.AA., *Madrid. Tomo II. De la Plaza de Santa Cruz a la Villa de Vallecas*, Madrid, Espasa-Calpe, 1979.