

En una población moderna hay que saber andar. Debates en torno a la regulación del tráfico peatonal en Madrid, 1900-1936

In a Modern City, you have to know how to walk. Debates over
Pedestrian Traffic in Madrid, 1900-1930

Nuria Rodríguez Martín

Universidad del País Vasco, España

Abstract

This article explores the debate on pedestrian traffic regulation in Madrid during the first decades of the twentieth century, as well as the measures which were implemented to organize pedestrian traffic within the city. The research is an attempt to contribute to the existing research in History of Transport and Mobility, by using as a case of study the capital of Spain. The paper examines the rules and the infrastructures for pedestrians implemented by local authorities throughout the period under consideration. Besides, it particularly addresses the discourses and representations around the figure of the pedestrian. All these issues are analyzed in connection with the expansion of motor vehicles in Madrid, which drastically changed the ordinary experiences of living and moving in the city.

Resumen

En este artículo se analizan los debates en torno a la regulación del tráfico peatonal, así como las distintas medidas adoptadas para organizarlo, en el Madrid del primer tercio del siglo XX. El trabajo pretende ser una contribución al campo de la historia de la movilidad en las ciudades, tomando como estudio de caso a la capital de España. A partir del análisis de una multiplicidad de fuentes documentales, se abordan en el texto los discursos y representaciones en torno a la figura del peatón. Asimismo, se examinan las normas e infraestructuras peatonales implementadas por las autoridades municipales a lo largo del periodo considerado. Todo ello en relación a la expansión de los vehículos automóviles, que modificaron drásticamente la forma de vivir y de desplazarse en la ciudad.

Key words

mobility; pedestrians; traffic; motorcars; Madrid

Palabras clave

movilidad; peatones; tráfico; automóviles; Madrid

Licenciada en Ciencias de la Información; Licenciada en Historia; Doctora en Historia. Investigadora Postdoctoral 'Juan de la Cierva' adscrita al departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco. Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación. Grupo de Investigación Demografía Histórica e Historia Urbana-

Introducción

Los problemas de movilidad, así como aquellos asociados al modelo basado en el uso masivo del automóvil, como el ruido y la contaminación del aire, se han convertido en uno de los principales retos a los que se enfrentan las ciudades del siglo XXI. Los debates sobre la necesidad de reducir el número de automóviles en las calles, y las medidas que pueden implementarse sin poner en riesgo el dinamismo social y económico de las áreas urbanas, no sólo están cuestionando el modelo clásico de transporte basado en el predominio absoluto del vehículo privado; también han contribuido a la aparición de una palpitante corriente historiográfica que superando el estudio de la historia de los medios de transporte, aborda la movilidad urbana en toda su complejidad, ofreciendo análisis y reflexiones que adoptando una perspectiva histórica, contribuyen a dar forma a un nuevo paradigma circulatorio para las ciudades.¹ Este artículo pretende ser una contribución a este apasionante campo, y en él se aborda el estudio de la organización del tráfico peatonal y la creación de infraestructuras peatonales en Madrid durante el primer tercio del siglo XX, en relación al proceso de motorización de la ciudad. Pretende también contribuir a llenar un vacío historiográfico en España, donde, a pesar de la notable cantidad de estudios consagrados al desarrollo de los transportes modernos y a su impacto en el crecimiento y desarrollo urbano, son sin embargo aún escasos los dedicados a la movilidad, y a cuestiones tales como la organización del tráfico viario y peatonal.

A partir del análisis de diversas fuentes archivísticas documentales y hemerográficas, se examinan en el texto los debates sobre la figura del peatón, y su representación a la vez como amenaza y como víctima del tráfico viario. Debates que estuvieron enmarcados en el proceso de motorización de Madrid, que se inició en las últimas décadas del siglo XIX y se aceleró en los años veinte y treinta del siglo XX. El artículo estudia también las medidas que fueron implementadas por las autoridades municipales para ordenar y reglamentar,

por primera vez en su historia, el humilde acto de caminar por las calles de la ciudad. Entre estas medidas se incluyen las primeras infraestructuras peatonales construidas en Madrid, análogas a las establecidas en ese mismo periodo en otras grandes capitales occidentales, tales como refugios y pasos de peatones. De este modo, y tomando a Madrid como caso de estudio, esta investigación pone el foco en el momento preciso en el que se planteó en España, por primera vez y de forma manifiesta, el conflicto entre los transeúntes y los automovilistas por el uso del espacio público en el mundo urbano. Una disputa que creció a medida que aumentaron tanto el número de automóviles en las calles de la capital, como la cifra de accidentes circulatorios en los que se vieron envueltos los peatones. En el texto se examinan igualmente los discursos articulados por las autoridades locales, las asociaciones automovilísticas y la opinión pública, representada por la prensa de la época, que contribuyeron a redefinir el temprano enfrentamiento entre el “hombre de la acera” y el “hombre de la máquina” (El delegado del Tráfico..., 1935, p. 54).

El auto mata

En febrero de 1904, durante uno de los tradicionales desfiles de carrozas de las fiestas del Carnaval en Madrid, se exhibió la carroza titulada “El auto mata”. Según la descripción que recogieron los diarios, la pieza representaba un automóvil con forma de féretro, dentro del cual iban las víctimas del nuevo medio de locomoción. El conductor del auto iba caracterizado como la Muerte, a quien acompañaba una mujer disfrazada de automovilista accidentada. El conjunto se completaba con un cartel realizado por el ilustre dibujante “Karikato” en el que se leía: “AL GARAGE! Automóvil marca Luto, que es el que se estila ahora; cien kilómetros por hora y mil muertos por minuto” (Carnaval, 1904, p. 3). Los autores de la obra habían elegido materializar una de los problemas urbanos que por entonces más preocupaba a la sociedad madrileña, el alarmante número de accidentes

y de víctimas que estaban causando los primeros vehículos con motor de explosión en la ciudad. Al proponer una lectura satírica de esta nueva y preocupante realidad, la carroza pretendía rebajar su gravedad, restándole importancia, al tiempo que se sumaba al candente debate público sobre la cuestión que se dirimía en aquellos momentos. Dicho debate giraba en torno a dos argumentos principales, la excesiva velocidad con la que marchaban los automóviles por Madrid, a la que se achacaban las continuas desgracias que se estaban produciendo, y la necesidad de adoptar medidas con objeto de proteger a los transeúntes frente a los autos. Así lo recogía la revista *Madrid Científico* (1904) cuando denunciaba:

Que la velocidad con que muchos de estos carruajes circulan por el interior de las poblaciones, es incompatible con la seguridad de los viandantes, es dato que puede comprobarse á diario en plena calle de Alcalá. La velocidad de 12 kilómetros por hora permitida como máxima, por el vigente Reglamento, para el interior de las poblaciones, se sobrepasa con lamentable frecuencia, como igualmente es excedida la de 30 kilómetros por hora, fijada como límite máximo de velocidad en las carreteras. (p. 555)

Los accidentes que a diario provocaban los autos en Madrid, y que los periódicos recogían en sus planas, a veces con descripciones escabrosas de los mismos, crearon gran alarma social. Tras el atropello mortal de una mujer y su hija en una céntrica plaza de la ciudad a finales de 1910, dramáticamente recreado por el diario *La Mañana*, el noticiero aseveraba:

Los aplastantes automóviles continúan su marcha «triunfal». Y no es que sea culpa de los vehículos, sino de la fiebre de velocidad que domina a los chauffeurs. Hasta ahora solo han respetado las estatuas de los paseos públicos, y nos consta que éstas ya tiemblan sobre sus pedestales... Creemos, mejor dicho, seguimos creyendo, que es llegada la hora de que las autoridades corrijan con mano dura los abusos y las

extralimitaciones de los automovilistas, que están desacreditando el «aparato». (Los Automóviles, 1910, p. 2)

Ese mismo año, y con una población de 600.000 habitantes, la cifra de automóviles registrados en Madrid era de solo 611 (Archivo de Villa de Madrid [AVM]. Secretaría, Leg.18-336-1), por lo que parece que existía una clara desproporción entre el número de autos en circulación y el número de accidentes que causaban. No obstante, las autoridades municipales, ante las reiteradas quejas que recibían, consideraron necesario tomar medidas para refrenar lo que un alcalde denominó los “ardores deportivos [sic] de los automovilistas dentro de la población” (El municipio madrileño, 1910, p. 2). Sucesivos bandos y decretos dictados por la alcaldía a partir de 1902 limitaron la velocidad de los autos dentro del casco urbano, fijándola en un máximo de 8 y poco después 10 kilómetros por hora, y estableciendo además que en caso de calles y paseos muy concurridos o con mucho tráfico, deberían marchar al paso de un hombre (Ayuntamiento de Madrid, 1909).

En 1908, sendos bandos del varias veces alcalde de Madrid Nicolás de Peñalver y Zamora, conde de Peñalver, supusieron un punto de inflexión en la actuación hasta entonces seguida por el Ayuntamiento en favor de los transeúntes y de la limitación de la velocidad de los autos. Al igual que en los que les habían precedido, los bandos prohibían a los automóviles circular por la ciudad a velocidades que se consideraban excesivas, pero se incluyeron además limitaciones para los peatones. El publicado el 24 de junio prohibió a los transeúntes detenerse “en grupos o aisladamente” en las calzadas, añadiendo que se impondrían multas a los que desobedecieran la orden. Los ciudadanos debían, según establecía el bando, abandonar “la abusiva práctica de convertir en sitio de tertulia y hasta de lectura y juegos, el centro de las calles y plazas” (Ayuntamiento de Madrid, 1909, p. 24). Esas órdenes desataron una enorme controversia pública, abanderada por el escritor y periodista Cristóbal de Castro, quien denunció desde las páginas del diario

El Liberal que el bando no parecía dictado por el alcalde de Madrid, “sino por el presidente del Real Automóvil. Club” (De Castro, 1908, p. 1), cargo que de hecho ocupaba, por lo que había un claro conflicto de intereses. Se preguntaba además en su escrito:

¿Por qué regla de tres han de dejar el paso los transeúntes a los automóviles y no los automóviles a los transeúntes? ¿Qué es eso de sacar a relucir a todas las capitales del mundo, cuando en todas las capitales del mundo la calle es de los ciudadanos y no de los automóviles? ¿Quién le ha contado a usted que un alcalde tiene poder para decirle al pueblo: No salgas a la calle, no pases, no te detengas, sé otro nuevo Judío Errante; que la calle no es para ti, sino para los automóviles? (De Castro, 1908, p. 1)

La carta de Castro fue contestada duramente por las asociaciones de automovilistas, al que se refirieron como “el Anticristo español del automovilismo” (Samaniego, 1908, pp. 1-2). Pero también desató una campaña de apoyo en forma de cartas de lectores en las que éstos reportaban infracciones cometidas por los automovilistas en Madrid, ofreciendo datos exactos al respecto, como lugares, horas y números de matrículas.

Como en el resto del mundo occidental, la irrupción de los primeros automóviles en las calles de Madrid resultó ser un acontecimiento al mismo tiempo feliz y traumático. De forma similar a lo ocurrido en otras grandes ciudades, la circulación de los primeros coches con motor de explosión fue acogida, por un lado, como una vistosa expresión de su progreso y modernidad. Por otro, los heridos y víctimas mortales que provocaron, despertaron el recelo y la animadversión de una parte de la sociedad. El odio que suscitaban este tipo de accidentes, y la creciente sensación de que se estaba limitando el derecho de las gentes a disfrutar libremente de la calle, se tradujo en repetidas ocasiones en comportamientos violentos, siendo frecuentes los apedreamientos de vehículos, y los intentos de linchamiento de conductores causantes de atropellos. En 1907 un conductor que se dio a la fuga tras atropellar a un niño que resultó muerto, declaró ante el juez que él quería parar, pero que su acompañante le instigó para que continuase la marcha, pues la gente los iba a matar a pedradas (Después del atropello, 1907, p.1).

Estas conductas, que revelan los problemas de asimilación de una nueva tecnología por la sociedad, no se limitaron sin embargo a los



Figura 1. Viandantes ocupando y atravesando la calzada de la calle de Alcalá en Madrid a comienzos del siglo XX, circa. 1906. Postal digitalizada disponible en Biblioteca Digital Memoria de Madrid <http://www.memoriademadrid.es/>

primeros tiempos de los automóviles. Todavía en 1933, con más de 40.000 vehículos a motor circulando por las calles de Madrid, la prensa recogía un grave suceso ocurrido en la céntrica Glorieta de Atocha. Tras atropellar y herir gravemente a una joven de veinte años una camioneta, la gente se aglomeró en torno al vehículo tratando de quemarlo y de linchar a su conductor. Solo la intervención de los guardias logró evitarlo, si bien “a costa de no pocos esfuerzos” (A consecuencia de un atropello..., 1933, p. 5). Esta clase de comportamientos fueron la expresión más extrema del conflicto surgido entre peatones y vehículos a motor por el uso del espacio público, que de tanto en tanto, ponían de manifiesto que la acomodación de los automóviles en las ciudades no fue en absoluto idílica. En Madrid, la denuncia de Cristóbal de Castro fue uno de los primeros escritos en abrir una discusión pública en torno a la ocupación y a los usos del espacio público. Una discusión en la que –con la expansión del parque automovilista madrileño como trasfondo–, se cuestionaban muchos de los comportamientos que hacían de las calles de Madrid espacios de sociabilidad, al ser considerados un obstáculo a la circulación viaria, y por ende, a la expansión de los vehículos a motor. Aunque los automovilistas, sus asociaciones y órganos de expresión, fueron los más interesados en propagar este discurso, una parte de la opinión pública lo respaldaba también, y no es extraño encontrar en diarios y revistas de distinto signo político, textos que denunciaban el comportamiento observado por los ciudadanos de Madrid en las calles:

Porque los vecinos de Madrid, que no son gentes caseras, que no aman, como los ingleses, el hogar, sino que, por el contrario, amigos del sol y aficionados a vivir a la intemperie, gustan del callejeo, no saben andar por la calle ni estar en ella. Circulan caprichosamente, por la derecha o por la izquierda, según se les antoja; se detienen ante los escaparates, en conversar con las personas de su amistad que se encuentran, cuando

más estorban;... y al cambiarse de acera eligen siempre el momento más inoportuno. Nada pueden contra la anarquía del peatón madrileño esos admirables guardias del capacetete blanco que tan acertadamente regulan la circulación rodada. (Aznar, 1935, pp. 1-2)

La pretendida “anarquía” de los transeúntes en Madrid, y su inconsistente forma de andar, fueron identificadas como una muestra de incultura y escasa educación, propia de pueblos atrasados y poco civilizados. Como denunciaba un columnista del diario *Informaciones*, las “jactancias o imprudencias” que practicaban los peatones madrileños “no se registran ya en ninguna urbe verdaderamente moderna” (¡También esos peatones...!, 1935, p. 3). El comportamiento de los peatones fue progresivamente puesto en cuestión, y no pasó mucho tiempo entre la llegada de los primeros automóviles y las primeras denuncias contra los transeúntes madrileños. En 1910, por ejemplo, el director de *La Correspondencia de España* publicó un provocador artículo defendiendo que no solo eran víctimas de la circulación rodada los peatones, sino también los propios conductores de vehículos, por culpa del comportamiento agresivo e irresponsable de aquéllos, a los que tildaba de “avasalladores». Terminaba su columna afirmando:

A tiros contra los conductores que invadan el campo de los peatones; pero a tiros también contra el enjambre de chicos y grandes que invaden el campo de los vehículos, convirtiendo la acera pública en terreno de *sports* o en acera de paseo. (Aragón, 1910, p. 1)

No es extraño que fueran las asociaciones de automovilistas y sus órganos de expresión los más interesados en propagar este discurso de culpabilización de los peatones, a veces de forma notoriamente exagerada, como refleja un artículo publicado en la revista del Real Automóvil Club de España:

En el noventa y nueve por ciento de los accidentes no es culpable el automovilista, lo son los peatones y

carreteros, que ni llevan su mano, ni cumplen los reglamentos de la circulación por idiosincrasia, por amor a la desobediencia, por espíritu de egoísmo. (Ramos Cadenas, 1912, pp. 139-140)

Este discurso, que se fue propagando desde los primeros años del siglo XX contribuyó a fijar una imagen muy negativa de los peatones en Madrid, cuyo comportamiento se estimaba negligente, irresponsable, anárquico e imprudente. Además de completamente interesado, este discurso y la construcción de la figura del peatón como una amenaza para sí mismo y para los automovilistas, fue prácticamente similar al divulgado en otras ciudades occidentales, como bien han mostrado las investigaciones de autores como Ishaque y Noland (2006), Norton (2007; 2011), Bartrip (2010), Errázuriz (2011), Weber (2015), o Trapeznik y Gee (2016), cuyos trabajos han tenido una gran influencia en este texto. Errázuriz (2011), por ejemplo, ha argumentado que la figura del peatón fue radicalmente redefinida a medida que se motorizaba la capital de Chile, Santiago, pasando de ser considerado una víctima inocente de los autos a culpable de gran parte de los accidentes viarios, por su comportamiento irresponsable y descuidado.

Resulta sorprendente comprobar que repetidas acusaciones contra los transeúntes madrileños, como su tendencia a formar grupos o a pararse en las intersecciones de las calles, a vagar sin rumbo, a cruzar de forma imprudente las calles o a ignorar repetidamente las bocinas de los autos, fueran prácticamente idénticas a las que se volcaban contra los que caminaban en ciudades de Estados Unidos (Norton, 2007), Chile (Errázuriz, 2011), Gran Bretaña (Moran, 2008) o Nueva Zelanda (Trapeznik y Geer, 2016). El crecimiento urbanístico y demográfico que experimentó Madrid durante los años veinte y treinta, que fue acompañado de una auténtica vorágine circulatoria (Rodríguez, 2015), contribuyó a aumentar la presión para que se organizara el tráfico peatonal en la ciudad. Si Madrid quería equipararse con otras grandes capitales occidentales, y mostrarse

ante el mundo como una urbe desarrollada, el Ayuntamiento debía enseñar a sus habitantes que “en una población moderna, y Madrid lo es, hay que saber andar. En todas las capitales de Europa, en todas, los Municipios enseñan a sus vecinos las reglas elementales de la circulación” (Las cosas, que no resuelve jamás, 1935, p. 3).

Pensad el peligro que corréis

A lo largo de las tres primeras décadas del siglo XX, el movimiento de los peatones en Madrid fue progresivamente organizado y dirigido por las autoridades locales, quienes continuaron aprobando normas al respecto, además de implementar otro tipo de medidas, como el establecimiento de las primeras infraestructuras peatonales en la ciudad. Estas medidas tuvieron un carácter ambivalente, ya que se diseñaron para proteger al elemento más vulnerable del sistema circulatorio, pero al mismo tiempo vinieron a poner fin a la casi absoluta libertad de la que hasta entonces habían disfrutado los viandantes para marchar por las calles, ilustrada por la figura 1. También supusieron respaldar y reconocer las reclamaciones de los automovilistas, aun cuando el gobierno local explicara, invariablemente, que su actuación estaba guiada con el único propósito de facilitar y armonizar el tránsito de vehículos y peatones en las calles de la ciudad.

Dos bandos aprobados en 1913 y 1922 respectivamente, establecieron prohibiciones específicas, por primera vez, para los viandantes. Se vetaba el estacionamiento y formación de grupos en las calles, así como la marcha por las calzadas. Los peatones, rezaba el bando de 1913 “deberán circular solamente por las aceras, llevando en su marcha el lado derecho respecto de la línea de fachada de las calles”. Si necesitaban cruzarlas, lo harían necesariamente en sentido perpendicular a los carruajes, y si se trataba de calles muy congestionadas de tráfico, “sólo frente a las esquinas de las entradas de las calles ó sus transversales, cuyos sitios vigilarán preferentemente los agentes de la autoridad para amparar el paso de los viandantes”

(Un bando del alcalde de Madrid, 1913, p. 3). Ambos bandos combinaban la protección y defensa del peatón, a través de ese amparo que le proporcionaban los guardias municipales, con una serie de restricciones y limitaciones, mostrando así su carácter claramente ambivalente.

En los años veinte, el crecimiento demográfico y la multiplicación de vehículos en las calles de Madrid, dio lugar a lo que en la época se denominó “el problema de la circulación”, esto es, la congestión circulatoria que se producía diariamente a distintas horas y en determinados puntos de la ciudad, incapaces de absorber los nuevos flujos de tráfico. En 1927, Emilio Abarca, Jefe del Servicio municipal de Tráfico, estimaba en 40.500 el número de vehículos que transitaban por Madrid, incluyendo 23.000 automóviles, 7.000 bicicletas y 2.500 camiones (Abarca, 1927, p. 30). Ese mismo año, la población empadronada en la ciudad rozaba la cifra de 800.000 habitantes. Los embotellamientos y atascos se hicieron endémicos en el centro de Madrid, favorecidos por su propio trazado urbano, conformado por un gran número de calles estrechas en el área central, por las que los vehículos se desenvolvían con gran dificultad (Paz Maroto, 1933). La preocupación por los problemas del tráfico aumentó extraordinariamente, como se refleja en el número de editoriales, artículos y reportajes dedicados al tema que publicaron los diarios de Madrid a lo largo de los años veinte.

Para tratar de solucionarlos, una de las primeras y más efectivas medidas que aprobó el Ayuntamiento fue la creación de la Dirección general del Tráfico urbano. Era un departamento municipal, compuesto de técnicos y funcionarios, que en 1926 sustituyó oficialmente la antigua Delegación de Carruajes cuyo cometido prácticamente se limitaba a llevar un registro de los distintos tipos de vehículos autorizados a circular por la ciudad. A la Dirección del Tráfico –que en los años treinta pasó a denominarse Delegación de Circulación– y que quedaba bajo la supervisión del concejal Delegado de Carruajes, le fue asignada una importante función. Además del

registro de vehículos y la recaudación de tasas y multas, se le encomendó la organización y regulación de la circulación viaria en Madrid. Con la creación de este departamento municipal, se inauguraba en España la gestión moderna del tráfico, que fue puesta en práctica por un conjunto de ingenieros y un cuerpo de guardias especializados. Las medidas que desde 1924 fueron adoptándose resultaron extraordinariamente eficaces.

El progresivo incremento del número de vehículos y de peatones en circulación en la ciudad hacía imposible resolverlo de forma definitiva. Sin embargo, la formación y funcionamiento de una plantilla especializada en la organización del tráfico viario, el establecimiento de la dirección única en las calles de menor anchura, de la circulación de forma rotatoria en las plazas, y la instalación de los primeros semáforos, lograron encauzar el caos circulatorio que al comenzar los años veinte sufría Madrid. Estas y otras disposiciones eran muy similares a las adoptadas por los gobiernos locales de otras ciudades occidentales en aquellos momentos. De hecho, algunas de ellas fueron estudiadas e importadas de París, tras el viaje de estudios que, comisionado por el Ayuntamiento, realizó en 1924 el director del Tráfico, Emilio Abarca Millán. A su vuelta redactó varios informes, que sirvieron de base al *Reglamento del Tráfico* aprobado por el Ayuntamiento de Madrid en junio de 1926, que entró en vigor en enero de 1927.

De los 152 artículos que componían el Reglamento, 7 afectaban directamente a los peatones. En ellos se estipulaba, por ejemplo, que éstos estaban obligados a dejar totalmente libres las calzadas de las vías públicas para el tránsito de vehículos y animales de tiro. El cruce de las mismas, particularmente en los parajes céntricos de mayor circulación, solamente podrían realizarlo cuando los guardias del tráfico hubieran detenido los carruajes, detención que habría de ser de corta duración, por los que los peatones estaban obligados a cruzar la calzada “rápidamente y agrupados, absteniéndose de entorpecer el paso” (Ayuntamiento de Madrid, 1926, pp.

32-33). Se prohibía terminantemente cruzar la calzada fuera del tiempo de detención de los carruajes. Asimismo, quedaba prohibido para los viandantes cruzar la calzada diagonalmente o estacionarse en ella. De las infracciones del Reglamento cometidas por los niños menores de 12 años se hacía responsable a los padres, estipulándose sanciones monetarias. Se establecía finalmente que si un peatón, desobedeciendo las indicaciones de un agente del tráfico encargado de regular la circulación en un cruce, resultaba atropellado por un vehículo, el conductor del mismo no podría ser acusado de negligencia, y se consideraría como atenuante el que el viandante hubiera utilizado la calzada en el tiempo reservado para la circulación de carruajes (Ayuntamiento de Madrid, 1926, p.33). (Figura 2)

Previamente a la aprobación y entrada en vigor del Reglamento, el Ayuntamiento había lanzado una campaña vial educativa dirigida a los peatones. Seguía preocupando el elevado número de atropellos que casi a diario se producían en la ciudad. El hecho de que

los diarios madrileños hubieran convertido en secciones fijas en sus planas las crónicas dedicadas a los accidentes de la circulación urbana, aumentaba la presión sobre las autoridades locales. El 10 de diciembre de 1923, el *Heraldo de Madrid* recogió los partes de accidentes y atropellos ocurridos en Madrid el día anterior bajo el inequívoco titular “En las calles de Madrid ha habido ayer más bajas que en una batalla”, añadiendo a modo de subtítulo “Atropellan los autos, las motos, los coches, los tranvías, las bicicletas y hasta las tartanas” (En las calles de Madrid..., 1923, p. 4). Para tratar de reducir los numerosos incidentes relacionados con el tráfico urbano, que la prensa reportaba cada día, las autoridades locales concibieron imprescindible educar a los viandantes, a quienes en gran medida conceptuaban como responsables de los mismos. Así lo expresaba el director del Tráfico en el Ayuntamiento cuando escribía:

El peatón está acostumbrado a cruzar la calzada cachazudamente, desafiando con su inconsciencia el peligro, toreando

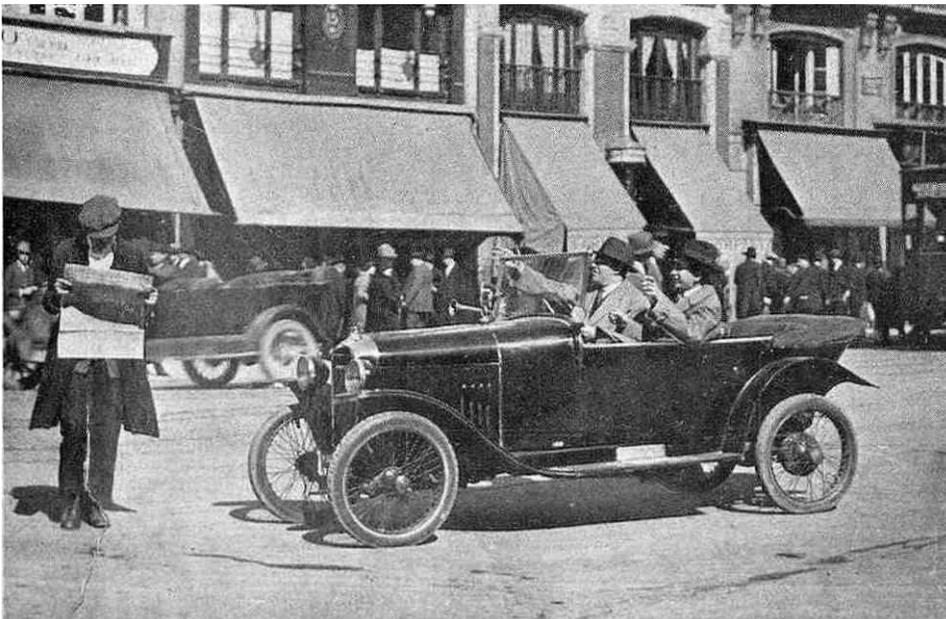


Figura 2. “El transeúnte distraído”. Con toda probabilidad, esta fotografía fue un montaje para denunciar la peligrosidad de las distracciones de los peatones madrileños. Revista *La Esfera* (Madrid), 26 de mayo de 1928. Digitalizada en Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, Ministerio español de Educación, Cultura y Deporte. <http://prensahistorica.mcu.es/>

muchas veces a los automóviles, cuando no insultando a sus conductores, sin reconocer el derecho que éstos tienen de circular por la calzada. (Abarca, 1924a, p. 11)

Esta conceptualización de los peatones madrileños fue mantenida por los responsables de la organización del tráfico viario en la ciudad a lo largo del periodo estudiado. Casi una década después de que Abarca expusiera sus tesis en relación a los transeúntes en Madrid, el concejal delegado del Tráfico Urbano, Fabián Talanquer, declaraba en una entrevista que “el peatón madrileño todavía no ha acabado de aprender a andar. Ello entorpece mucho la circulación....Hay que enseñarle a marchar por las aceras, a mirar cuándo debe hacerlo, a no ir «pasmao» por en medio de la calzada...” (El concejal delegado del Tráfico Urbano, 1932, p. 10). (Figura 3)

Para que los peatones “aprendieran” a caminar, a comienzos de octubre de 1924 el Ayuntamiento divulgó unos “Consejos para circular peatones” que fueron distribuidos en forma de folletos, y a través de su inserción en la prensa diaria (Consejos útiles a los

peatones, 1924), recogiendo una serie de preceptos, recomendaciones y prohibiciones. También contenían censuras contra lo que denominaban “la mala costumbre” de pararse en las calzadas y atravesar las plazas en diagonal”. Las instrucciones dirigidas a los que se desplazaban a pie por Madrid, tenían un tono entre lo educativo y lo imperativo:

Andad pausadamente, no correr, no leer el periódico, no liar el cigarro; pensad el peligro que corréis; no crucéis directamente la calles anchas; habiendo refugios en el centro de éstas, utilizadlos; no circuléis por la calzada, que es sólo para carruajes, como la acera es para peatones; no forméis corrillos ni os detengáis en la calzada; sed obedientes con las órdenes que os den los guardias, y no tomarlas como tales, sino como consejos; ...No marchéis sobre el borde de la acera para evitar que os puedan tropezar las aletas o los tapacubos de los carruajes; ...En los pasos, aguardad siempre a que el guardia de la señal de parada a los carruajes; para atravesar, hacedlo siempre en grupo, sin distanciarse. (Abarca, 1924a, pp. 57-58)

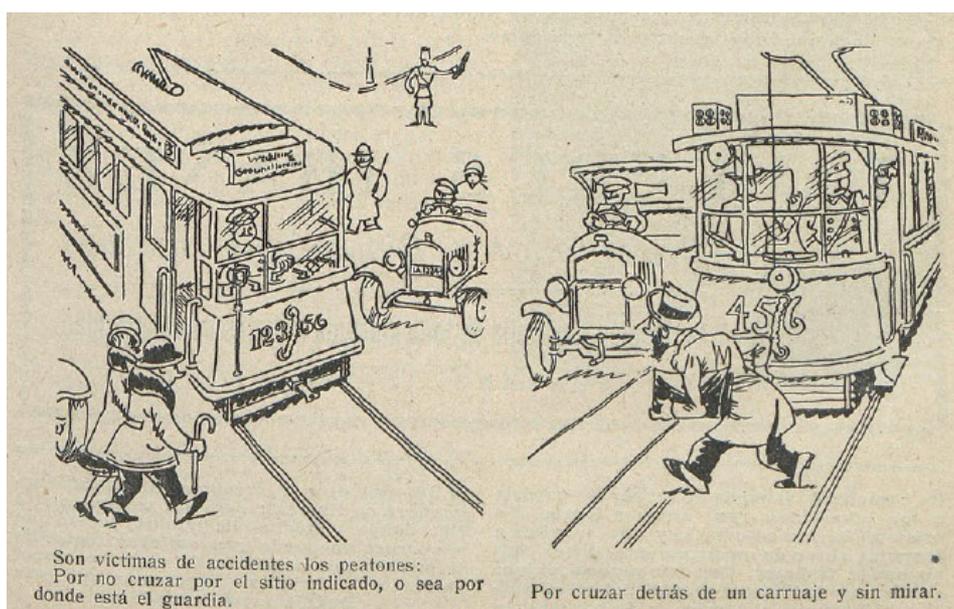


Figura 3. Caricaturas censurando los imprudentes comportamientos de los peatones en Madrid, *Revista Transporte* (1926, febrero), 2. Fondos de la Biblioteca Nacional de España, Biblioteca Digital Hispánica. <http://www.bne.es/es/Catalogos/BibliotecaDigitalHispanica/Inicio/>

Se notificó a los madrileños que dispondrían de un plazo de 15 días para estudiar y poner en práctica estos consejos, pasados los cuales comenzarían a imponerse sanciones a quienes no los acataran. Para dirigir y controlar la circulación a pie, Madrid adoptó los pasos de peatones, zonas específicas marcadas en la calzada para que éstos supieran exactamente por donde cruzarlas. La instalación de estos pasos, que hoy día son la infraestructura peatonal más básica y universal, se realizó en un primer momento sólo en el área central de la ciudad, la más congestionada. Un bando dictado por la Alcaldía el 6 de octubre de 1924 fue el que estableció que se marcarían en el suelo mediante fajas pintadas de color blanco (La circulación de carruajes y peatones, 1924). Se colocaron también en distintos puntos unos carteles con forma circular, a modo de señales de tráfico, en los que aparecía escrito el nombre de los mismos, y que marcaban el lugar donde estaban establecidos.

No obstante, los pasos de peatones no fueron las primeras infraestructuras peatonales –aparte de las aceras, cuyos orígenes se remontan a la Antigüedad– instaladas en Madrid. En la segunda mitad del siglo XIX, se habían construido en Madrid los denominados refugios, zonas delimitadas dentro de las calzadas para proteger a los transeúntes del tráfico rodado. Eran pequeñas isletas, con forma elíptica o circular, que permitían a los viandantes cruzar con mayor seguridad las plazas y calles de mayor anchura, pudiendo tener una doble función, sirviendo, por ejemplo, como andenes en los que esperar a los tranvías. Los primeros refugios se construyeron en la céntrica plaza de la Puerta del Sol en 1861, y los diarios los describieron para sus lectores como una “plataforma o plazoleta circular de losas, elevada sobre el piso general, para refugio de los peatones al tránsito de carruajes” (*El pensamiento español*, 1861, p. 4.) En los últimos años del siglo se instalaron en vías muy transitadas del centro de la ciudad, como la calle de Alcalá y la plaza de la Cibeles (AVM. Secretaría. Leg. 9-345). Sin embargo, los refugios se concibieron para ayudar a los transeúntes a facilitar su

cruce en algunos puntos de la ciudad, muy espaciosos y por los que transitaban muchos vehículos, pero no eran de uso obligatorio. Los pasos de peatones, sin embargo, eran de uso obligatorio, y debían utilizarse forzosamente como lugar de cruce de las calzadas allí donde estuvieran instalados. Por ello, representaban un salto cualitativo, tanto en la protección de los peatones como en su control.

La introducción de la regulación semafórica del tráfico en Madrid, a partir del año 1926, supuso un paso más en el ordenamiento de la circulación peatonal. El Ayuntamiento de Madrid, a través de la oficina del Tráfico, adoptó los discos luminosos con el objetivo de hacer más fluida y rápida la circulación de los vehículos. En los puntos en los que fueron establecidos, los semáforos sustituyeron a los guardias de tráfico, quienes hasta entonces se encargaban de detener periódicamente a los carruajes para permitir el paso de los peatones, considerándose que esos dispositivos serían más efectivos para realizar esta función. Los primeros semáforos de Madrid eran del sistema de tres colores (verde, rojo, ámbar), colocados en modo vertical, y con dos caras, como se observa en la figura 4. Estaban por tanto dirigidos tanto a los peatones como a los conductores de vehículos. Por ello, en los primeros días de funcionamiento del nuevo sistema de regulación del tráfico, el Ayuntamiento redactó unas instrucciones para ayudar a todos los ciudadanos a entender y comenzar a obedecer las nuevas señales, que fueron ampliamente difundidas por los diarios. A lo largo de varias semanas, los habitantes de Madrid fueron convenientemente aleccionados en los siguientes términos:

Las señales son de tres colores: «rojo», que indica que el paso está prohibido a los vehículos y permitido a los viandantes: «verde», que lo prohíbe a los transeúntes y lo permite a los coches, y «amarillo», que surge a la vez que toca un timbre y que sirve de avisador a peatones y carruajes. (La circulación en Madrid, 1926, p.3)

Los cambios de luces se realizaban automáticamente, con intervalos de treinta

a cincuenta segundos, lo que suponía imprimir una importante aceleración al ritmo circulatorio tanto de los vehículos como de los peatones. La regulación semafórica se extendió a otros puntos de la ciudad en años posteriores. En 1930 se instalaron semáforos para regular el tráfico en la Puerta del Sol, el lugar con mayor tráfico peatonal de la ciudad. Un temprano estudio realizado en 1926 para calcular el tránsito de peatones en Madrid mostró que la Puerta del Sol y sus calles afluentes tenían un promedio diario de 48.000 peatones por hora (Abarca, 1926, p. 5). A pesar de que los semáforos llevaban más de tres años funcionando en otros lugares de la ciudad, la instalación de los aparatos en la Puerta del Sol, quizá por el hecho de ser uno de los principales nudos circulatorios de la capital, llevó al Ayuntamiento a pedir el máximo respeto a las señales. El alcalde se dirigió a través de la prensa a la ciudadanía, solicitando la máxima cooperación de todos para lograr mejorar la circulación en la céntrica plaza (Informaciones y noticias municipales, 1929, p. 65). A los periodistas que cubrían la información municipal, les requirió que recordaran al público el significado de los colores de los aparatos. Esto parece indicar que el público, especialmente los peatones, no parecía haberse habituado todavía a

obedecer las indicaciones de los semáforos, como sugieren las detalladas explicaciones que insertó el diario *El Imparcial*:

El color rojo significa, en todo momento, alto. El verde, paso. Y el color ámbar, precaución. La regla práctica que se ha de observar cuando luce el color ámbar es la siguiente: tanto los coches como los peatones deben dejar de empezar a circular, y únicamente terminar el cruce los que están dentro de la zona del paso. Los peatones deben cruzar sólo cuando esté encendido el disco grande, indicador del paso libre para los mismos; y los peatones seguirán la mano derecha, para evitar de esta forma el encuentro con los que van en sentido contrario, facilitando así el cruce. (De nuevo, las señales luminosas, 1930, p. 2)

En 1932 el jefe de la Compañía de guardias de la circulación se quejaba que mientras que los conductores de vehículos respetaban las señales luminosas, los peatones madrileños seguían precisando de guardias del tráfico para contenerlos y encauzarlos “y aun de este modo cruzan las vías sin observar los discos que regulan su paso y el de los vehículos, produciendo bien manifiestas perturbaciones en la circulación (De la Hoz Muñoz, 1932, p. 3). (Figura 4)



Figura 4. Viandantes cruzando la calzada de una céntrica avenida de Madrid por un paso de peatones. Nótense los aparatos semafóricos instalados en ambos extremos de la calle, s/f. (anterior a 1936). Archivo fotográfico de Metro de Madrid, disponible en Biblioteca Digital Memoria de Madrid. <http://www.memoriademadrid.es/>

A lo largo de los años veinte y treinta, los guardias del tráfico, los pasos de peatones y los semáforos se convirtieron en tres elementos claves en la regulación del tráfico peatonal en Madrid. Su misión era la de ordenar y dirigir el paso de los viandantes en las calles, al mismo tiempo que protegerles del cada vez más complicado tráfico viario en la capital de España. La existencia de aquellos no evitó, sin embargo, que el número de atropellos se redujera, manteniéndose en cifras verdaderamente alarmantes. Solo en tres años (1929, 1930 y 1932) el número de atropellos registrado en Madrid fue de 1.969, con el resultado de 117 víctimas mortales. Los vehículos de tracción mecánica (autos, motos, camiones y camionetas) causaron el 85% de los atropellos. Solo el 15% restante fue debido a tranvías y carros y coches de tracción animal (De la Hoz Muñoz, 1932, p. 92). Los niños fueron el grupo más vulnerables a los atropellos. En 1933 el Instituto Psicotécnico de Madrid divulgó una estadística que revelaba que cerca del 49% de los accidentes ocurridos a menores en Madrid, se debía a accidentes de la circulación (Germain, Rodrigo & Mallart, 1933). Los juegos y la libertad de que disfrutaban los pequeños en las calles estaban cada vez más en entredicho. Las autoridades locales y los responsables del tráfico de Madrid acusaban a los padres de ser en parte responsables de estos accidentes, por dejar a sus hijos sin vigilancia en la vía pública (Abarca, 1924b). Por lo demás, a lo largo de los años treinta, continuaron denunciando la conducta de los peatones madrileños, culpándoles de comportamientos imprudentes, agresivos, peligrosos y hasta irracionales. En 1935, el concejal delegado del servicio del Tráfico en el Ayuntamiento declaró en una entrevista en la popular revista *Mundo Gráfico*:

Existe el transeúnte de andar vacilante y aire distraído que atraviesa la calzada embobado en la lectura de un libro un periódico, sin pensar en el peligro que esto puede acarrearle; el que quiere pasar cuando se le antoja metiéndose por entre los grupos de coches, haciendo izis-zás!, sorteándolos e increpando a los conductores; el que

ensaya sus habilidades de torero 'pasando de capa' a la capota del coche. Y el que cruza la calle calculando matemáticamente el tiempo justo para que no lo atropelle la máquina. (El delegado del Tráfico, señor Rueda, 1935, p. 55)

La autoridad atribuía estas conductas a una "indisciplina callejera", que hacía difícil la misión de regular la circulación. Tres décadas después de que los primeros automóviles irrumpieran en las calles de Madrid, el discurso sobre la inapelable necesidad de adaptar y supeditar la conducta de los que se desplazaban a pie a la marcha imparable de los vehículos, no había variado. En los años treinta, la circulación peatonal en la capital de España se había regulado y organizado a través de normas, disposiciones, códigos, infraestructuras, etc., que los viandantes se habían visto forzados a interiorizar y respetar. El conflicto por el uso del espacio público entre vehículos y viandantes, como consecuencia del proceso de motorización de la ciudad era un hecho, que, a día de hoy, está lejos de ser resuelto.

Conclusión

La expansión de los vehículos automóviles en Madrid a lo largo del primer tercio del siglo XX, tuvo como resultado la creciente inseguridad de los viandantes en las calles de la capital, quienes se vieron frecuentemente expuestos a atropellos que en muchas ocasiones resultaban fatales. En los primeros tiempos de los autos, el peligro que parecían ofrecer, hizo que las autoridades locales adoptaran algunas medidas para contener a los vehículos, exigiendo de sus dueños que contaran con las condiciones técnicas imprescindibles, pero ante todo limitando su velocidad, que se supeditó a la marcha de los transeúntes y de los vehículos de tracción animal. Esta política de contención del automóvil en la ciudad apenas se mantuvo unos pocos años. Ante el avance imparable de la tracción mecánica, pronto el control pasó al grupo que hasta entonces había sido caracterizado como víctima de los excesos automovilísticos, el de los peatones,

cuyos movimientos fueron progresivamente regulados y dirigidos.

No obstante, las medidas implantadas por las autoridades de Madrid en relación al tráfico peatonal tuvieron un carácter ambivalente, pues no sólo controlaban la marcha de los transeúntes, sino que al mismo tiempo querían proteger la vida de las personas a pie cuando se encontraban en las calles. La adopción de las distintas medidas fue pareja a la construcción de un discurso que culpabilizaba al peatón, y que conceptuaba su comportamiento en la calle como irracional, imprudente, peligroso y anárquico. Este discurso fue finalmente el que guió el criterio en materia de regulación del tráfico viario de las autoridades locales y los técnicos municipales. Apoyándose en la necesidad de organizar y mejorar la cada vez más compleja circulación urbana, sus actuaciones se encaminaron a favorecer y facilitar la motorización de Madrid, que en el contexto de la época fue identificada como un elemento más –uno de los más vistosos y llamativos– de la anhelada modernización de la capital de España.

Agradecimientos

Este artículo ha sido posible gracias a la concesión de un contrato postdoctoral ‘Juan de la Cierva’ (Ref.: FJCI-2014-20553), y del proyecto de investigación “La sociedad urbana en la España del primer tercio del siglo XX. Madrid y Bilbao, vanguardia de la modernidad, 1900-1936”, HAR2015-65134-C2-2-P, financiado por MINECO/FEDER.

Notas

¹ La evolución y avances en este campo, en el que además de historiadores, participan igualmente geógrafos, sociólogos, antropólogos, etc., pueden seguirse a través de las publicaciones de la *International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M): Journal of Transport History, Transfers: The Interdisciplinary Journal of Mobility Studies y Mobility in History*.

Referencias y fuentes

A consecuencia de un atropello se amotina el público contra el chófer. (1933, septiembre 10). *La Libertad*, p. 5.

Abarca, E. (1924a). *Estudio de la circulación de carruajes y peatones*. Madrid: Imprenta Municipal.

Abarca, E. (1924b). *Memoria sobre la circulación de carruajes. Impresiones de mi viaje a París*. Madrid: Imprenta Municipal.

Abarca, E. (1926). *Exposición que acompaño al proyecto de Reglamento del Tráfico*. Madrid: Imprenta Municipal.

Abarca, E. (1927). *El problema de la circulación*. Madrid: Publicaciones de la Unión de Municipios Españoles.

Aragón, J. (1910, abril 6). El Imperio de la sensiblería. *La Correspondencia de España*, p. 1.

Ayuntamiento de Madrid. (1909). *Disposiciones relativas a automóviles, 1902-1908*. Madrid: Imprenta Municipal.

Ayuntamiento de Madrid. (1926). *Reglamento del Tráfico*. Madrid: Imprenta Municipal.

Aznar, J. (1935, Mayo 17). Los maestros del volante. *La Libertad*, pp. 1-2.

Bartrip, P. (2010). Pedestrians, Motorist, and No-Fault Compensation for Road Accidents in 1930s Britain. *The Journal of Legal History*, 31 (1), 45-60. <http://dx.doi.org/10.1080/01440361003633361>

Carnaval. (1904, febrero 15). *La Época*, p. 3.

Consejos útiles a los peatones. (1924, octubre 8). *El Sol*, p. 2.

De Castro, C. (1908, junio 25). Los automóviles. El bando del alcalde. *El Liberal*, p. 1.

De la Hoz Muñoz, J. (1932). *Memoria de Circulación*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.

De nuevo, las señales luminosas. (1930, enero 5). *El Imparcial*, p. 2.

Después del atropello. (1907, noviembre 3). *El Liberal*, p. 1.

El concejal delegado del Tráfico Urbano, señor Talanquer, habla de los medios con que cuentan los madrileños para la circulación. (1932, diciembre 27). *Heraldo de Madrid*, p. 10.

El delegado del Tráfico, señor Rueda, habla a Mundo Gráfico de los problemas de la circulación

- en Madrid (1935, julio 3). *Mundo Gráfico*, pp. 54-56.
- El municipio madrileño. (1910, febrero 2). *La Mañana*, p. 2.
- El pensamiento español* (1861, septiembre 27), p. 4.
- En las calles de Madrid ha habido ayer más bajas que en una batalla. (1923, diciembre 10). *Heraldo de Madrid*, p. 4.
- Errázuriz, T. (2011). When walking became serious: Reshaping the role of pedestrians in Santiago, 1900-1931. *Journal of Transport History*, 32(1), 39-65. <https://doi.org/10.7227/TJTH.32.1.4>
- Germain, J.; Rodrigo, M., y Mallart, J. (1933). La Psicofisiología en la organización del tráfico. *Revista de organización científica del trabajo*, 3 (19), pp. 297-306.
- Informaciones y noticias municipales (1929, diciembre 29). *ABC*, p. 65.
- Ishaque, M. M. y Noland, R. B. (2006). Making roads safe for pedestrians or keeping them out of the way? An historical perspective on pedestrian policies in Britain. *Journal of Transport History*, 27 (1), 115-137. <https://doi.org/10.7227/TJTH.27.1.8>
- La circulación de carruajes y peatones por las calles madrileñas. (1924, octubre 7). *La Libertad*, p. 6.
- La circulación en Madrid. Nuevos modos de regularla. (1926, marzo 14). *El Imparcial*, p. 3.
- La velocidad de los automóviles. (1904). *Madrid Científico*, p. 555.
- Las cosas, que no resuelve jamás, el Ayuntamiento de Madrid. (1935, agosto 31). *La Nación*, p. 3.
- Los Automóviles. El suceso de ayer. (1910, diciembre 19). *La Mañana*, p. 2.
- Moran, J. (2006). Crossing the Road in Britain, 1931-1976. *The Historical Journal*, 49 (2), 477-496. <https://doi.org/10.1017/S0018246X06005292>
- Norton, P. (2007). Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street. *Technology and Culture*, 48 (2), 331-359. <https://doi.org/10.1353/tech.2007.0085>
- Norton, P. (2015). Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States. *Technology and Culture*, 56 (2), 319-334. <https://doi.org/10.1353/tech.2015.0065>
- Paz Maroto, J. (1933). *Time is money. El problema de la circulación. Memoria premiada por el excelentísimo Ayuntamiento de Madrid en el concurso celebrado el año 1932*. Madrid: Artes Gráficas Municipales.
- Ramos Cadenas. (1912, junio 15). ¡Pido la palabra!. *España Automóvil y Aeronáutica*, pp. 139-140.
- Rodríguez Martín, N. (2015). *La capital de un sueño. Madrid en el primer tercio del siglo XX*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Samaniego, J. M^o. (1908, julio 15). Una liga...y otros excesos. *España Automóvil*, pp., 1-2.
- ¡También esos peatones...!. (1935, enero 4). *Informaciones*, p. 3.
- Trapeznik, A. y Gee, A. (2016, diciembre 7). Accommodating the motor car: Dunedin, New Zealand, 1901-1930. *Journal of Transport History*, 1-19. <https://doi.org/10.1177/0022526616682367>
- Un bando del alcalde de Madrid. La circulación por las calles. (1913, diciembre 3). *La Época*, p. 3.
- Weber, D. (2015). Safety or Efficiency? Strategies and Conflicting Interests in Belgian Road-Safety Policy, 1920-1940. *Technology and Culture*, 56 (2), 394-419. <https://doi.org/10.1353/tech.2015.0045>