

SINFONÍA URBANA: MADRID 1940-1990

Ensayo sobre el ritmo literario del «Movimiento» a «la Movida»

Carmen Gavira

Conferencia pronunciada en Ciudad y poetas: Internacional Simposio Interdisciplinar sobre Culturas Urbanas en España y América Latina. Centro Español Rey Juan Carlos I de Nueva York en el mes de febrero de este año.

Ritmo: «Orden acompasado en la sucesión o acontecimiento de las cosas».

Antes de comenzar –el director–, mirando a la orquesta, da un pequeño golpe con la batuta sobre el atril, y se crea ese instante de absoluta quietud que precede al inicio de la sinfonía. La pluma de Damaso Alonso¹, mirando de frente a la ciudad, marcó desde su *Insomnio* ese instante de silencio.

107

Madrid es una ciudad de mas de un millón de cadáveres (según las últimas estadísticas).

Tras este airado verso, las notas empezaron trémulas a desgranarse a través de los dedos y labios de los intérpretes. La sinfonía era difícil, ya que el Movimiento era inalterable desde su proclamación en el Decreto de Unificación (BOE 7-8-1937), y tanto el tono –azul oscuro– como el ritmo, eran los marcados por la FET y de las JONS.

Lo importante, como nos advierte Cela en el primer párrafo de *La colmena*, era «No perder la perspectiva –yo ya estoy harta de decirlo–, es lo único importante». No había miedo a desafinar, ya que, por encima de todo, de lo que se trataba era de mantener el Movimiento. El público no se altera, «[...] son gentes que creen que las cosas pasan porque sí, que no merece la pena poner remedio a nada»², y así, la orquesta, tras el preludio coral de los personajes de Cela, da paso al tema principal, a esa formidable galería de vencidos que constituye *Tiempo de silencio*.

Martín Santos «supo mejor que nadie que la opresión no es épica, sino sórdida, y, a poco que se hurgue en ella, aburrida», por ello su perspectiva inédita tiene como resultado un Madrid sorprendente, el interés de las 35 frases en las que se articula su descripción de la ciudad es distinta de la que se ofrece en una mirada cotidiana, distinta de la que llevaron a sus obras Galdós,

Baroja, Gómez de la Serna o Cela. Su interpretación «busca un cauce simbólico [...] para exorcizar la maldición y paralizar el continuo deseo que a todos oprime la garganta [...] la polarización del odio contra un solo hombre»³.

A veces en la noche me revuelvo y me incorporo en este nicho en el que hace 45 años que me pudro.

El ritmo de este tiempo otoñal de los años 40 se acopla al paso del peatón en un «[...] *agradable descenso por la cuesta de Atocha*» acompañando los pasos, los olores e imágenes fugaces de escaparates, «*voces de cantos, callejeo por estrechas calles retorcidas [...] con la brisa de un airecillo cortante desde el Este [...] se acelera, mientras atraviesa la fugaz ciudad nocturna tan apesadumbrada de iglesias cerradas y tabernas abiertas, de luces eléctricas oscilantes y de esos coches que se lanzan a toda velocidad en estas horas, por la confluencia de las grandes vías como conducidos por suicidas lúcidos [...] autos lanzados como proyectiles hacia un futuro de placer tangible [...] Andar de prisa, de prisa, arriba, hacia la pensión lejana*» a través de calles anchas, de callejones, entre olor a fritanga de churros, de porras calientes. Hasta que, en los movimientos finales de la obra, el ritmo se aminora para detenerse por completo: «*Don Pedro bajaba por la calle en cuesta andando muy despacio [...] Iba dando golpes a una piedra y comprobando lo polvoriento de sus zapatos [...] Estarás así un tiempo esperando en silencio, sin hablar mal de nadie. Todo consiste en estar callado. No diciendo nunca nada [...]*»⁴.

Y pasó largas horas oyendo gemir al huracán, o ladrar los perros, o fluir blandamente la luna.

108 Y tras este silencio se iniciaran las 59 secuencias de un nuevo y sorprendente tiempo: *El Jarama*, a través del que “[...] oblicuamente se intenta poner de manifiesto una situación social triste, mísera, que desmiente la retórica oficial [...] más que una situación de ruina física o económica –Sanchez Ferlosio– parece querer reflejar un inmenso vacío espiritual del Madrid de los años 50”⁵. Para ello, utiliza el contraste entre dos generaciones, la que hizo y perdió una guerra que no se atreve ni a mencionar –eludiéndola tras los «aquello»... «antes de aquello»... «allí»–, y la que algunos describen como «primera generación ahistorica respecto al pasado nacional inmediato» compuesta por el grupo de ciclistas, jóvenes proletarios urbanos madrileños⁶.

El alarde del autor es conseguir que a través de las 16 horas ininterrumpidas de su obra el tiempo se convierta en el principal protagonista, asignando un ritmo a cada grupo y creando magníficas sonoridades al enfrentarlos.

«El alcarreño comenta:

–Tienen más accidentes en las diversiones, que no por causa del trabajo. Más muertos hacen las fiestas que los días de labor. Así es como se las gastan los madrileños.

A lo que añade el pastor:

–Quieren coger el cielo con las manos, de tanto y tanto como ansían divertirse, y a menudo se caen y se estrellan. Da la impresión de que estuvieran locos, con esas ansias y ese desenfreno;

gente desesperada de la vida es lo que parecen, que no la calma ya nada más que el desarreglo y la barahúnda».

Ellos, derrotados por su reciente pasado, son incapaces de entender que el grupo de madrileños lo que intenta es escapar de la realidad de su tiempo, bien con la bebida...

«-[...] Sí, claro, la media trompa, simpatía de prestado. Cuando se pase, se acabó. En cuanto que baje el vino, vuelta a lo de siempre, no nos hagamos ilusiones».

... o en el sueño:

«-Tú no pienses en nada.

-¿Cómo que no?

-Que no te acuerdes ahora de eso.

-Es imposible no pensar en nada, no siendo que te duermas. Nadie puede dejar de pensar en algo constantemente.

-Pues duérmete, entonces».

Desde la misma generación de los excursionistas, pero en un grupo social bien diferente, Juan Benet reflexiona: *«[...] en nuestra juventud [...] el país ofrecía muy pocas cosas y personas dignas de respeto. Por más que alguno trate ahora de pasarles al mármol, la verdad es que las grandes figuras de nuestra juventud eran todas de barro. La carencia de cosas dignas de respeto en cierto modo amplía el campo de la libertad y permite sacudir la opresión dominante por unas vías que están fuera del control de los cuerpos, organismos e instrumentos de seguridad del Estado y la familia»⁷*, y describe entre irónico y melancólico «las noches del sábado» de aquel *Otoño en Madrid hacia 1950*: *cena, tertulia, café, baile, prostíbulo, borrachera... cuando todavía se podía recorrer a pie toda la ciudad. Era un Tiempo de Madrid en el que «si no te metías en política [...] eras feliz [...] Jóvenes paseábamos por los bulevares. Madrid era un bulevar bañado en rojizos atardeceres...»⁸.*

109

Los estudiantes paseaban, midiendo la ciudad con sus pasos mientras en la *Travesía de Madrid* *«por las carreteras que escapan de la ciudad [...] abrazándola en su costado Este, obreros y bicicletas transitan cada mañana, cada atardecer, bajo el cielo sonoro que marca el comienzo y final de la jornada. Es un caminar sin sol, con los pies gastados, un pedalear de cientos de piernas, miles de piernas, una pacífica manifestación del mahón y la pana, del cáñamo, del lienzo»⁹.*

Ese costado Este de la ciudad cortado a tajo por el arroyo Abroñigal *«despertaba temprano, del mismo ruido de los tranvías y el metro. Los tranvías nos pasaban por la cabeza, peinándonos el último sueño, [...] y el metro nos pasaba por el duodeno, dándonos ganas de hacer una necesidad».* Recorre Umbral la ciudad de los 60 en *Los tranvías* *«que iban y venían por Narváez como la sangre por las arterias [...] Tranvías férreos y vertiginosos, como góndolas de acero en seco»¹⁰ [...] cosiendo las dos mitades de Madrid. Eran como una larga y repetida puntada con la que la ciudad iba zurciéndose y completándose»¹¹.*

Y este Gran Madrid, recrecido sobre sus periferias, repleto de peatones, bicicletas y camionetas, «*está llegando ya al medio millón de automóviles y en las academias de idiomas se habla en todas las lenguas del mundo al atardecer y en Barajas sopla un viento impaciente por llevarse los aviones a otro hemisferio [...]*». Propios y extraños intentan habituarse a la novedad y simulan no asombrarse:

«—¿De Madrid?

—De Madrid.

—Pues nosotras llevamos sólo un mes viviendo aquí.

—Ya te irás acostumbrando.

—¿Acostumbrando? ¿A qué?

—Digo yo. A todo.

—¿A todo?

—A los coches, y eso. Chica, pareces tonta.

—De tonta, nada monada»¹².

110 Un millón de habitantes, la caótica ciudad que nadie sabe dónde termina, se denomina ahora Área Metropolitana. «*Las calles [...] se abrían paso, ciegas, entre el macizo inacabable de los edificios. Las calles, en realidad, daban la sensación de ser lo único consciente, intencionado, dirigido, en aquella acumulación irrazonada de casas y casas y casas y masas grises de piedra y manzanas de color ladrillo y tejados y tejados pardos y viejos, como si todas las aldeas del mundo hubiesen sido reunidas, apretadas en un solo haz que se llamaba Madrid. Gran ciudad con tejados de pueblo*»¹³ sobre los que despuntaban las primeras antenas de televisión, «*que era una cosa que estaba recién inventada en España y se veía mucho [...] aquel cine pequeñito, que era como un NO-DO a todas horas*»¹⁴.

«*Y paso largas horas gimiendo como el huracán, ladrando como un perro enfurecido, fluyendo como la leche de la ubre caliente de una gran vaca amarilla*».

El malestar urbano, ya que no puede de otra forma, se refleja en el tráfico:

«*Los coches se persiguen por Madrid, se acosan con furia, se buscan en los cruces, se embisten. En Madrid hay casi medio millón de automóviles. Medio millón de hombres y de mujeres dispuestos a adelantarse unos a otros, a sorprenderse, a jugarse la vida en un semáforo*»¹⁵. El ritmo de la ciudad es ya trepidante, Madrid se atraviesa en coche o se cruza, penosamente, como inseguro peatón entre semáforos. «*[...] la calle, la inseguridad. ¿Otra vez en medio de la calle? [...] Madrid es una ciudad amable, casi recoleta, al alcance de la mano, para quien tiene dinero y un coche. Madrid puede ser una ciudad inmensa, agobiante, un desierto de asfalto, una fortaleza hostil, para quien no tiene coche ni dinero*»¹⁶.

Cuando José María Egea, mediados los años 60, en las *Citas a un juicio*, hace el balance de su vida el coche es todavía un componente esencial en su contabilidad patrimonial: «*[...] o*

sea que estoy satisfecho [...] satisfecho por cosas menudas como todo el mundo. Por disfrutar de bienes materiales [...] yo disfruto con mi coche, con este piso, con el chalé que estoy acabando [...] con mis muebles [...]», y sin embargo, el propio Isaac Montero, apenas transcurridos unos años, en *Árboles*, nos muestra el coche como uno de los elementos claves del monótono ritmo de la vida de un madrileño: «[...] Miguel Delgado [...] uno de esos hombres que entre el crepúsculo y prima noche aparca su automóvil con gestos habituales y se dirige a su hogar en línea recta, con un ademán fatigado»¹⁷. Uno de esos tres millones de ciudadanos casi todos recién llegados a la ciudad, «casi tres millones de seres agitados por la prisa de los coches y los tranvías. Tres millones de rostros, seis millones de piernas, seis millones de manos que se sujetan a la barra del Metro, del autobús, al volante del coche, que toman recipientes del mostrador del bar, seis millones de manos que cambian monedas y las cuentan, que escriben a máquina y pulsan botones y cargan mercancías y mezclan la arena con el cemento y ordeñan vacas ciudadanas y cortan el pan y abren la puerta del ascensor y hacen girar en la cerradura la llave del piso [...]»¹⁸.

Entrados los años 70 [...] la ciudad se deforma para convertirse en soporte del automóvil, que tras la desaparición de los tranvías se convierte en el dueño absoluto de su espacio: «Ya las manos, los senos, las bocas, se iban abriendo a la libertad. Sólo que resultaba más difícil, penoso, caminar andando desde Cibeles a Usera, envueltos en el silencio y la soledad como hacíamos en nuestra juventud. Escaletric, pasos subterráneos, calles convertidas en garajes, marcaban el fin de los últimos nostálgicos de la noche regada por las mangueras de los barrenderos»¹⁹. Faltos de otro espacio, el coche crea su propio ritmo, su espacio exclusivo de libertad, convirtiéndose en refugio frente a una ciudad hostil que despliega aún las flechas con su enorme yugo sobre la fachada de Alcalá/Gran Vía. «Los alcaldes de Franco colaboraron con aplicación en la labor destructiva de la ciudad [...] La ciudad dejó de ser de todos. Las calles fueron patrimonio del orden y el orden patrimonio de unos pocos [...]»²⁰.

Así, tras el cristal de las ventanillas –único refugio posible–, comienza la práctica de una nueva libertad: «[...] paseos al anochecer, en el automóvil de Marijuana, por las carreteras que le dan la vuelta a Madrid. Marijuana se deja querer, se me muere en los brazos cuando la acaricio. Paramos el coche entre los árboles y la beso largamente. No dice nada. Cuando damos aquello por acabado, se peina su largo pelo con las manos y pone el coche en marcha. Regresamos al centro de la ciudad hablando de cualquier cosa»²¹.

Y de repente, en víspera de los 80, Madrid despertó: «[...] de la noche a la mañana, especialmente por la noche, esta vieja ciudad de aluvión se puso a vomitar moda tras moda cultural [...] Acaso todo se reduce a cruzar enloquecidamente en apenas 8 años lo que otros han transitado toda una vida [...] equivocan el paso y quieren hacer deprisa y corriendo de Madrid el sucesor de Nueva York»²². Madrid se convirtió en el reino de la nada: «[...] el diseño fue el paroxismo de la industria y de la cultura de la nada, del telón pintado, del envoltorio brillante sin nada en

su interior. No hacía falta saber nada, ni hacer nada, ni construir de verdad nada sólido, necesario o tangible [...] se vivió una prosperidad ávida y alucinada, porque sólo existió en los fuegos de artificio de los especuladores y los hipnotizadores»²³.

El éxito estaba en saber moverse, pues se trata de estar en todas partes, y nadie abandonaba ya el coche. La Castellana, eje central del tráfico, recupera su papel de arroyo, lugar perverso, cuando Almudena Grandes nos describe, semáforo tras semáforo, la felación a Pablo: «[...] habíamos empezado a ir mucho más despacio, nos movíamos continuamente de un lado a otro, cambiando de carril [...] Nos paramos. Un semáforo [...] intenté calcular dónde estábamos. Un puente metálico cruzaba la calle, en dirección perpendicular a la nuestra [...] Me la metí en la boca y empecé a moverme sobre ella, de arriba abajo, mecánicamente [...] habíamos llegado a Colón [...] El motor se detuvo [...] me cogió de la barbilla [...] me abrazó y me besó»²⁴, o cuando Javier Marías narra la secuencia de prostitución: «Entonces ella se inclinó y apoyó en seguida un codo sobre la ventanilla bajada [...] Sube, dije yo, y abrí la puerta [...] Venga, sube, dije, y di una palmada sobre el asiento vacío de mi derecha [...] Conduje en silencio por la Castellana [...] Conduje en silencio porque miraba a la puta con el rabillo del ojo [...] ¿Cómo te llamas?, le pregunté yo a la puta al final de la Castellana cuando daba la vuelta para recorrerla de nuevo en sentido inverso [...] Qué te parece si vamos un poco al asiento de atrás [...] Ella me miró y se sacó el chicle. Esta vez abrió la ventanilla y lo tiró a la acera»²⁵.

112

Y paso largas horas preguntándole a Dios, preguntándole por qué se pudre lentamente mi alma.

La «Movida» no fue publicada en el BOE, pero sí proclamada oficialmente por el alcalde de la ciudad en el Pregón de Carnaval de 1983: «Tengamos, pues, días de fiesta, algazara y abierta diversión, según conviene a público tan alegre, discreto y a la vez bullicioso como el de Madrid»²⁶. Seis meses antes de su inesperada muerte, el querido profesor trataba de explicar el efecto de sus palabras: «“Madrid me mata” quiere decir, entendiéndolo en la jerga juvenil, que Madrid en estos años 80 es tanto y tan entrañable que realmente me vence y me desborda [...] Madrid, apenas hace diez años, era poco más que un signo en el mapa, una realidad cartográfica más que una realidad vital»²⁷. O más sofisticadamente, Juan Miguel Hernández de León, Profesor de Estética de la Escuela de Arquitectura y Director General de Cultura de la Comunidad de Madrid, explicaba que «la Movida puede que haya surgido de un cambio de sensibilidad, ya que hay una sensibilidad común a las distintas manifestaciones creativas»²⁸, y el propio Ministro de Cultura afirmaba: «Madrid es ahora una ciudad enormemente viva, muy lúdica [...] estamos superando la modernidad, pasando a la post-modernidad, que es algo que tiene una definición muy difícil. Es un camino que no se sabe muy bien a dónde lleva, pero que sin duda se practica»²⁹.

¿Qué pasó realmente? «En mayo de 1976, los madrileños recuperaron de nuevo sus festividades locales [...] Fueron apareciendo, con las caras pálidas, las guedejas largas y las

barbas canas [...] aquellos santos varones que venían desencajados de la larga vigilia del cuerpo y la mente les pedía “marcha” [...] y descubrieron de golpe la droga, el sexo y el rock and roll con furor de conversos»³⁰. Y «En las calles de Madrid toparon nuestros héroes con una basca marginal que les miraba de reojo [...] El penéne de Estética y el camello vallecano se miraron a los ojos y se enamoraron [...] se rozaron hasta casi hacerse daño punkis y pintores de vanguardia, dibujantes de tebeos y hippies, vendedores de ropa, exlegionarios grifotas y filósofos de la Complutense, travestidos de San Idelfonso y estudiosos de Semiótica [...] la ambigüedad, la confusión, el caos y la entropía cabalgan portando las trompas del Apocalipsis [...] la escatológica danza de la muerte “Madrid me mata”»³¹.

Pero, en realidad, si de algo se moría en Madrid era de frivolidad. Moncho Alpuente reconocería en *Todo ha sido muy divertido: la frase “Madrid me mata” se nos ocurrió como slogan para hacer una camiseta [...] después la radio [...] la revista...*” O el director de *La Luna de Madrid*, que también confesaría: «[...] hicimos unas risas sacando esta revista a la calle [...] pensando que era absurdo que un tiempo se convirtiera en otro sin hacerle por lo menos un retrato [...] la “postmodernidad” cayó en nuestros inexpertos brazos [...] Así hemos llegado a donde ahora estamos. Se apagaron las luces y ya nadie sabe muy bien en qué posición se encuentra [...]»³². Y es así como algunos empiezan a ver *La movida inmóvil*: «Ellos, los de la Movida, corren, se desplazan ruidosos pero sigilosos huyendo de su sombra y de su eco y llegando siempre tarde. Creyéndose posmodernos [...] Si acaso, presiniestros»³³.

113

El ritmo se tornó excesivo, agotador, y al retirarse la marea «[...] dejando pecios: recipientes de cerveza, papeles húmedos, virutas de cristal. Un trío de coches, siempre distinto, siempre el mismo, hacía guardia sobre el asfalto, él, era el único peatón»³⁴ de este «Madrid, liberado y ruinoso ante los ojos ajenos que descubren esta ciudad sin límites (porque donde acaba la ciudad no empieza nada) [...] exigen que tan trepidante panorama se concrete en algo, sin darse cuenta de que en Madrid lo mejor es el panorama»³⁵.

Pero esta reflexión nos lleva de nuevo al primer movimiento, retomando el tema inicial de *La colmena*. La sinfonía se cierra sobre sí misma y repite su *adagio*, esta vez como *fuga y finale*:

«En el aire de Alcobendas el hormigón vuela y expulsa chorros de direcciones, ruido y aspereza. Devora tiempo. El exceso, barroco, se manifiesta implacable, puro y de una belleza excelsa. Circulan los momentos y arden aceleradas entropías. La esquiva máquina de matar es la instantánea e incesante protagonista del momento. En el vértigo, se supone que los enlatados conductores aciertan en la distribución de sus afanes y placeres. La vida padece clausura y exilio»³⁶ en el Cruce de la M-40 y la carretera de Burgos.

—Por qué se pudren más de un millón de cadáveres en esta ciudad de Madrid.

NOTAS

- ¹ Dámaso Alonso, *Insomnio. Los hijos de la ira*, 1944.
- ² Camilo José Cela, *La Colmena*, Ed. Cátedra, 9.ª edición, Madrid, 1996, págs. 45 y 48.
- ³ Alfonso Rey, *Construcción y sentido de Tiempo de silencio*, José Porrúa Editor, Madrid, 1977, págs. 58-195 y 210.
- ⁴ Luis Martín Santos, *Tiempo de silencio*, Seix Barral, Barcelona 9.ª edición 1973, págs. 29-61-64-93-212 y 239.
- ⁵ Darío Villanueva, *El Jarama de Sánchez Ferlosio, su estructura y significado*, Editorial de la Universidad de Santiago de Compostela, 1973, citando a J. Fernández Figueroa: «Notas acerca de la novela contemporánea española», *Índice* n.º 173, mayo 1963, pág. 11.
- ⁶ Darío Villanueva, *op. cit.*, pág. 126
- ⁷ Juan Benet, *Otoño en Madrid hacia 1950*, Alianza Tres, Madrid, 1987, pág. 91.
- ⁸ Andrés Sorel, «Tiempo de Madrid», en *Villa de Madrid*, 1988. Monográfico sobre Nueva Cultura Madrileña, págs. 26-27.
- ⁹ Francisco Umbral, *Travesía de Madrid*, Ed. Destino, Barcelona, 1966, págs. 222-223.
- ¹⁰ Francisco Umbral, *Los Tranvías*, en *Trilogía de Madrid*, Ed. Planeta, Barcelona, 1996, págs. 19-44.
- ¹¹ Francisco Umbral, *Travesía de Madrid, op. cit.*, pág. 171.
- ¹² Francisco Umbral, *Travesía de Madrid, op. cit.*, págs. 18 y 99.
- ¹³ Francisco Umbral, *Travesía de Madrid, op. cit.*, págs. 80-81.
- ¹⁴ Francisco Umbral, *Los Tranvías, op. cit.*, pág. 23.
- ¹⁵ Francisco Umbral, *Travesía de Madrid, op. cit.*, pág. 23.
- ¹⁶ Francisco Umbral, *Travesía de Madrid, op. cit.*, pág. 129.
- ¹⁷ Isaac Montero, «Citas a un juicio», en *Documentos secretos*, Ed. Anaya-Mario Muchnik, Madrid, 1995, pág. 205, y «Árboles», *Documentos secretos*, pág. 6.
- ¹⁸ Francisco Umbral, *Travesía de Madrid, op. cit.*, págs. 207-208.
- 114 ¹⁹ Andrés Sorel, *op. cit.*, pág. 6.
- ²⁰ Moncho Alpuente, «Madrid me mata», *La Luna de Madrid* n.º 3, enero 1984, pág. 68.
- ²¹ Francisco Umbral, *Travesía de Madrid, op. cit.*, pág. 139.
- ²² Juan Cueto, «La implosion de Madrid», *ALFOZ* n.º 7-8, 1984, pág. 78.
- ²³ Antonio Muñoz Molina, *Siglos de diseño*, El País, 8 de marzo de 1995.
- ²⁴ Almudena Grandes, *Las edades de Lulú*, Tusquets Editores, Barcelona, 22 edición, 1996, págs. Juan García Hortelano, *El gran momento de Mary Tribune*, Cátedra, Madrid, 1990.
- ²⁵ Javier Marías, *Mañana en la batalla piensa en mí*, Anagrama, Madrid, 1994, págs. 210-227.
- ²⁶ Enrique Tierno Galván, *Bandos del Alcalde Presidente*, Ayuntamiento de Madrid. Imprenta municipal, años 1979/1983.
- ²⁷ Antonio Sánchez «Querido Profesor», *Madrid me mata*, Especial San Isidro, 1985 pág. 25.
- ²⁸ Manolo Blanco y Vicente Paton, Entrevista, *La Luna de Madrid*, n.º 7, mayo 1984, pág. 38 .
- ²⁹ Paco Morales, «¿Qué esperabas del despacho de un ministro», *La Luna de Madrid*, n.º 15, febrero 1985, pág. 35.
- ³⁰ Moncho Alpuente, «Madrid me mata», *La Luna de Madrid*, n.º 3, 1984, pág. 68.
- ³¹ Juan Cueto, *Huir de la fuga*.
- ³² Moncho Alpuente, «Todo ha sido muy divertido», *La Luna de Madrid*, n.º 13, 1984, pág. 15, y Borja Casani, «El estado de las cosas», *La Luna de Madrid*, n.º 16, 1985, pág. 7.
- ³³ Fernando Trueba, «La movida inmóvil», *La Luna de Madrid*, n.º 5, 1984, pág. 50.
- ³⁴ Belén Gopegui, *La escala de los mapas*, Anagrama, Barcelona, 1993, pág. 137.
- ³⁵ Boja Casani Madrid, «Ciudad fronteriza», *ALFOZ*, n.º 7-8, 1984, pág. 79.
- ³⁶ Lucho Mikel, «Cruce de la M-40 y la carretera de Burgos. Espacios arquitectónicos, tiempo histórico», *Papeles de la FIM*, n.º 3, 1995, págs. 17-18.